

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО ПРИ СОЗДАНИИ СОВМЕСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОЙ СИСТЕМЕ РОССИИ. ЧАСТЬ 1¹

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

В статье рассматриваются теоретические предпосылки и практические направления развития и реализации транспортно-транзитного потенциала (ТТП) России на основе института государственно-частного партнерства (ГЧП), который необходимо рассматривать в широком понимании, как и все иные возможные способы взаимодействия государства и бизнеса. Доказано, что в целях повышения и эффективного использования доходов от экспорта транспортно-транзитных услуг требуется создание крупной государственно-частной транспортной компании, способной составить конкуренцию глобальным морским контейнерным сервисам на маршруте Азия – Европа.

Ключевые слова: институты, организации, транспортно-транзитный потенциал, инфраструктурные проекты, транспортное строительство, государственно-частное партнерство, инвестиции, транспортно-логистические компании.

ВВЕДЕНИЕ

Главную роль в реализации транспортно-транзитного потенциала (ТТП) Россий-

© Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А., 2016 г.

¹ Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 15-06-06939а).

ской Федерации (РФ) играет и будет играть железнодорожный транспорт, обеспечивающий перевозки грузов между Азией и Европой в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг» (Цветков, Зоидов, Медков, 2014, 2015, ч. I, II). 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 автокомплектующих (Объем перевозок..., 2016).

Главным факторами сокращения транзитных перевозок по территории России стали мировой финансово-экономический кризис, повышение конкурентных преимуществ глобальных морских контейнерных сервисов и геополитические события. Положительным фактором стала девальвация рубля, что увеличило тарифную привлекательность сухопутного евроазиатского 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. до 26 тыс. ДФЭ, что на 58% превышает уровень соответствующего периода прошлого года (Симонова, 2016а). По оптимистическим прогнозам представителей Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) транзитные грузопотоки через российскую территорию в 2016 г. вырастут почти в 2 раза – до 100 тыс. ДФЭ (Лёвин, 2016).

Однако доля контейнерного транзита, проходящего по территории России, по-прежнему составляет менее 1% мирового трафика. Существуют разные оценки недопо-

лученной прибыли от далеко не полной реализации ТТП России: от 800 млн до 3 млрд долл. в год. Нельзя не согласиться с мнением председателя совета директоров логистического холдинга Nawinia 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» (Юлдашев, 2016).

В целом, по оценкам, ТТП России используется на 6–8% (Симонова, 2016б). По мнению коммерческого директора логистической компании Geodis Freight Forwarding Russia 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 – Восток (Бутырев, 2016).

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

В качестве инструмента реализации ТТП России в настоящее время особую актуальность приобретает разработка и применение в различных формах и модификациях института государственно-частного партнерства (ГЧП). Однако, применение принципов ГЧП в его самом распространенном виде – в виде совместного финансирования строительства крупных инфраструктурных объектов с их последующей платной эксплуатацией на основе концессий, не вполне подходит для целей повышения и реализации ТТП страны.

Прежде всего, это связано с тем, что для привлечения транзитных грузопотоков на территорию России недостаточно формирования одного предложения услуг, хотя и его значение трудно переоценить. Наличие развитой транспортно-коммуникационной инфраструктуры, инновационного подвижного

состава, качественной тары² и современных средств обработки грузов, а также безбарьерная институциональная среда, безусловно, будут способствовать привлечению транзита. Однако для реализации ТТП требуется также активная маркетинговая работа по привлечению транзитных грузов на российские пути сообщения. Такая коммерческая деятельность – прерогатива крупного хозяйствующего субъекта. В связи с тем работа по привлечению грузов требует совместных усилий государства и бизнеса, этот экономический субъект должен работать на принципах ГЧП, т.е. стать *ГЧП-компанией*.

В статье рассматриваются организационные и институциональные предпосылки образования, и доказывается необходимость создания и налаживания эффективной работы крупной транспортно-логической компании, действующей на принципах ГЧП для наиболее полного развития и реализации ТТП России.

1. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ГЧП ПРИ РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНОЙ СИСТЕМЫ СТРАНЫ

Актуальность ГЧП в качестве института для реализации инвестиционных проектов в области развития транспортной инфраструктуры еще более возросла в условиях сокращения доходов государственного бюджета и, как следствие, необходимости сокращения расходов, в том числе на финансирование развития и реализации ТТП России. В качестве компенсации рассматриваются возможность привлечения средств частных инвесторов в

² Участники рынка отмечают, что в настоящее время у морских линий, как правило, контейнеры более высокого качества, и российские операторы стараются привлекать в основном именно их.

Таблица

Внутренние и внешние неблагоприятные факторы транзитных перевозок по территории России

№ п/п	Фактор	Влияние на реализацию ТТП 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 продаж 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 России, введение 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 Кыргызстана	Отсутствие реальной интеграции на транспортном рынке в рамках ЕАЭС, выдавливание российских перевозчиков с евроазиатских маршрутов или удорожание доступа к ним, сокращение грузовой базы российских маршрутов	Отстаивание национальных интересов государств – членов ЕАЭС, стремление самим стать транзитными странами для России с соответствующим ростом доходов
<i>Внутренние факторы</i>			
5	Создание и функционирование ОТЛК без наделения компании реальными активами	Отсутствие в России 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 Северному морскому пути (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 ВВП 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

те отрасли, которые традиционно финансировались государством, использование предпринимательской активности и накопленных в бизнесе компетенций, умение распознавать угрозы и оценивать риски осуществления инвестиционных проектов (Качалов, 2012; Качалов, Яковлева, 2014).

Определение института ГЧП в современной российской практике несколько размыто. Согласно общераспространенному мнению ГЧП может стать для России и субъектов Федерации ключевым институтом и фактором современного этапа функционирования экономики, «формирующим новые возможности соединить на партнерских началах мощные ресурсы государства и традиционно активную энергию, экспертизу и финансовый потенциал субъектов частного сектора» (Модель, 2015).

Однако специфика современной российской экономики 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 обеспечивает высокий уровень доходов их руководителям, менеджерам среднего звена и отчасти работникам. Поэтому, как нам представляется, тезис о том, что государственному сектору экономики 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 одного высокопоставленного лица или группы влиятельных государственных служащих, политических деятелей, представителей силовых структур, управленцев крупных компаний с государственной долей собственности.

Так, рассматривая возможности инициации проектов ГЧП, В. Максимов отмечает факт доминирования государства над частным инвесторами. По сути, это свидетельство более весомой роли государства в принятии

инфраструктурных решений, что обеспечивает некоторую стабильность такого рода инвестиций, несмотря на то, что в среднем трудозатраты на подготовку и запуск проекта ГЧП в 8,4 раза превышают аналогичные, осуществляемые посредством государственных закупок (Максимов, 2016).

По мнению заместителя генерального директора ООО «ИТС Консалтинг» И. Ильина, «в силу того, что ГЧП предусматривает всевозможные формы участия государства в реализации проектов, если оно хоть каким-то образом сотрудничает с инвестором, можно считать, что проект реализуется по принципу государственно-частного партнерства» (цит. по: (Веревкина, 2015)). Директор Центра социально-трудовых и экономических исследований А.Л. Евдокимович указывает, что «среди наиболее часто применяемых механизмов осуществления проектов ГЧП в России можно выделить соглашения, арендные отношения, договор управления, особые экономические зоны, концессии, совместные предприятия» (Евдокимович, 2013).

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, направленные на возобновление пригородного пассажирского сообщения, сооружение транспортно-пересадочных узлов или реконструкцию железнодорожных переездов, не менее важны, чем строительство дорог, мостов, путепроводов на принципах ГЧП.

Наличие заинтересованных хозяйственно-политических субъектов, которыми могут стать специализированные корпорации развития, принципиально и для региональных ГЧП-проектов. Именно институты развития долж-

ны стать реципиентами бюджетных средств и частных инвестиций, выделяемых на строительство транспортной инфраструктуры, а затем передавать заказчику построенные объекты (Проценко, 2014). На федеральном уровне также должна действовать компания, отвечающая за организацию финансирования и реализацию проектов развития ТТП России на принципах ГЧП.

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 (SPV), в которой доля ГУП меньше 51%. При такой схеме предприятие сможет полноценно привлекать инвестиции с рынка, поскольку проектной компании, имеющей долю государственного капитала, будет проще получить банковский кредит» (Семенова, 2014).

Именно путем образованием специальной проектной компании (СПК) в России реализуется проект сооружения высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань. Нельзя не согласиться с мнением автора, что «основная мотивация использования государственно-частного партнерства органами публичной власти заключается в том, что проекты ГЧП могут принести больше экономических выгод, в том числе больший доход при лучшем соотношении цены и качества, чем другие альтернативные варианты. Но эти преимущества являются, скорее, потенциальными и могут возникнуть только при недопущении доминирования частных интересов перед публичными» (Семенова, 2014).

2. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Как показывает российская практика, при привлечении крупных государственных компаний в качестве одной из сторон ГЧП-проектов доминирование частных компаний возможно только в том случае, если они формально или неформально связаны с госкомпанией-партнером. У такой ситуации есть исторические предпосылки, что позволяет проследить действие законов институциональной эволюции.

Согласно Д. Норт «технологические изменения и институциональные изменения – это главные детерминанты социального и экономического развития, причем и в том, и в другом случае проявляются черты зависимости от прошлого» (Норт, 1997, с. 133). Исторически российской экономике присуще доминирование государственных предприятий при реализации крупных проектов в промышленности, торговле, на транспорте, а также в освоении новых территорий. В России и бывшем СССР работа на предприятии, особенно крупном, никогда не воспринималась людьми как результат функционирования обезличенного рынка труда, но являлась важной сферой профессиональной, экономической, культурной и социально-психологической реализации личности.

Становление рыночной экономики в России не может гармонично проходить без участия в производственно-транспортных процессах крупных хозяйственных структур, действующих на мезоэкономическом уровне и выполняющих не только одни экономические (направленные на извлечение и максимизацию прибыли), но и общественно значимые функции, среди которых:

- обеспечение устойчивого экономического развития;
- социально ответственное поведение;
- повышение качества жизни;

- соблюдение высоких экологических стандартов;
- поддержание территориальной целостности страны;
- реализация внешнеполитических и военно-стратегических функций и др.

Обеспечение устойчивого развития с институциональной точки зрения требует сохранения существующих и образования новых крупных государственных и государственно-частных хозяйствующих субъектов, эволюционное развитие которых стало бы основой гармоничной экономики, которая характеризуется «интегральной пространственно-временной сбалансированностью и целостностью при условии устойчивого эволюционного развития» (Клейнер, 2016, с. 144).

Говоря о конструировании неперсонифицированного обмена, Д. Норт отмечает, что «на начальном этапе развития современной Европы эти институты привели к росту роли государства в защите купцов и принятию торговых кодексов по мере расширения возможностей для получения дохода от таких операций. Однако в этих условиях роль государства была, по крайней мере, двойственной: источником опасности и высоких транзакционных издержек оно бывало столь же часто, как и источником защиты и обеспечения прав собственности» (Норт, 1997, с. 54).

История свидетельствует, что развитие торговли на дальние расстояния и становление транспортно-транзитных центров международной торговли приводили к образованию больших капиталов, применению технологий, формированию институтов и возникновению организаций, которые в дальнейшем инициировали развитие капиталистических отношений во внутриэкономических отношениях торговых стран. Как указывает Д. Норт, «развитие в Европе дальних торговых связей послужило толчком и к внутреннему развитию более сложных форм организаций. Иными словами, через более низкие информационные издержки, некоторую “экономия от масштаба” и развитие механизмов контроля на местах за соблюдением контрактов дальние

торговые связи индуцировали в некоторых западноевропейских странах такой путь развития, который в корне отличается от... устойчивых форм примитивного обмена» (Клейнер, 2016, с. 122).

Роль институциональных и организационных инноваций в процессе производственно-технологического развития трудно переоценить. Ведь «технологии конкурируют между собой только опосредованно. Непосредственно же конкуренция протекает между организациями, которые их применяют. Это разграничение важно потому, что результат конкуренции может так же зависеть от различий в эффективности организаций (знания и навыки предпринимателей), как и от особенности конкурирующих технологий» (Там же).

Образование организаций (предприятий, фирм, корпораций) обусловлено необходимостью минимизации неопределенности внешней экономической среды, решения задач, с которыми рынок или не может справиться, или требует для этого повышенных затрат. Как отмечает Г. Клейнер, «предприятия необходимы не только для решения задач, с которыми не справляется рынок товаров и услуг, но и для решения задач, в которых терпит фиаско рынок институтов» (Там же, с. 388). Это особенно актуально для российской действительности, характеризующейся несовершенством рыночных отношений и неразвитостью институциональной среды, преобладанием неформальных (личностных) отношений.

Институциональная эволюция в России происходит путем развития существующих и образования новых предприятий, действующих на основе ГЧП. Будем называть этот важный элемент хозяйственной практики совместными предприятиями ГЧП, или *ГЧП-компаниями*. Э. Йескомб определяет совместные предприятия ГЧП как «проектные компании, находящиеся в совместном владении государственного и частного сектора», которые среди прочего «встречаются в ГЧП для строительства новых объектов (обычно речь идет о концессиях)». «Совместные предпри-

ятия ГЧП частично решают проблемы, возникающие при появлении непредвиденных прибылей, которые получает частный сектор вследствие асимметричности информации. Государственные органы должны иметь равный доступ к информации и к прибылям от непредвиденного увеличения дохода по отношению к имеющемуся капиталу» (Йескомб, 2015, с. 417).

Отметим, что ГЧП-компания не обязательно является только проектной, она может и должна вести текущую хозяйственную деятельность как на новых объектах транспортной инфраструктуры, так и на объектах, полученных в период ее образования. В сфере экспорта транспортно-транзитных услуг главной целью функционирования такой компании должно быть обеспечение конкурентоспособности с главными мировыми перевозчиками грузов – глобальными морскими контейнерными сервисами. При этом объединение материальных, финансовых, управленческих ресурсов и компетенций государства и бизнеса сопровождается получением, облегчением и удешевлением доступа к достоверной информации о ключевых параметрах рынка транспортно-транзитных услуг.

Как отмечают Э.Г. Фуруботн и Р. Рихтер, «одной из важных причин создания (эволюции) организаций служит то, что *информация* не является бесплатным благом, находящимся в свободном доступе. Ее требуется произвести (открыть, изобрести, найти в результате поиска или выяснить в процессе переговоров), и при определенных условиях она может служить предметом обмена» (Фуруботн, Рихтер, 2005, с. 339).

Основой деятельности ГЧП-компаний в сфере транзитных перевозок грузов по территории России является установление тарифов, конкурентоспособных на мировом рынке транспортных услуг. Для этого требуется наличие достоверной информации о структуре затрат на перевозку единицы груза. Особенно это актуально для железнодорожного транспорта, характеризующегося высоким удельным весом условно-постоянных расходов,

совмещением нескольких видов грузового и пассажирского движения, разной интенсивностью грузо- и пассажиропотоков, прохождением коммуникаций в различных природно-климатических зонах, через регионы с особенностями социально-экономической ситуации и пр.

С решением проблемы получения достоверной информации с минимальными затратами тесно связана задача минимизации различных видов рисков, перечисленных в работах (Качалов, 2012; Качалов, Яковлева, 2014; Борщевский, 2015). Как известно, риск предполагает, что человек видит возможность нежелательного события и способен предпринять действия, снижающие его вероятность (Норт, 1997, с. 161).

Описывая механизмы гарантий от рисков, Г. Борщевский отмечает, что «государственная поддержка может быть выражена в форме *защиты от конкуренции*. Это своеобразная государственная гарантия, выданная концессионеру, которая фактически запрещает развитие конкурирующих проектов в той же области инфраструктуры в течение определенного периода и на определенной территории, до определенного порога (например, до достижения определенного трафика, объема потребления и т.д.). Такая защита также гарантирует, что никакой государственный орган не будет конкурировать с концессионером непосредственно или через другого концессионера. Данное условие особенно актуально в проектах строительства платных автомагистралей, для которых появление дополнительной дороги может негативно отразиться на объеме дохода» (Борщевский, 2015, с. 107).

Представляется, что наиболее эффективным решением проблемы минимизации различных видов риска, с одной стороны, и недопущения негативных последствий монополистического поведения концессионера, с другой, является образование ГЧП-компаний. Главной институциональной проблемой обеспечения эффективной работы ГЧП-компаний является налаживание системы управления. Как известно, «менед-

жеры, 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» (Фуруботн, Рихтер, 2005, с. 407).

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

- концентрация существенного пакета акций компании в государственной собственности при распылении частного акционерного капитала;
- выработка четких директив представителям государства в совете директоров ГЧП-компаний и налаживание жесткой системы контроля их выполнения;
- формирование и повышение роли профессиональной корпоративной культуры внутри компании, нацеленной на конечный результат – увеличение доходов от экспорта транспортно-транзитных услуг;
- 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 обесличенной 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)» (Клейнер, 2016, с. 108).

Кроме того, чем крупнее становится фирма, тем больше власти имеют руководи-

тели высшего звена, принимающие решения. Одно из последствий этой ситуации заключается в стремлении подчиненных тратить больше времени и ресурсов на то, чтобы повлиять на решения своих руководителей (Фуруботн, Рихтер, 2005, с. 442).

Ключевым вопросом функционирования любого совместного государственно-частного предприятия является согласование государственных и коммерческих интересов внутри компании. Этот процесс также таит в себе немалые риски. Э. Йескомб отмечает, что «организация совместного предприятия ГЧП привлекательна с политической точки зрения. Однако это требует очень аккуратного подхода со стороны государственных органов, чтобы избежать принятия ошибочных решений из-за двойственной роли государства» (Йескомб, 2015, с. 418).

Говоря о государственном участии в делах компании, Э.Г. Фуруботн и Р. Рихтер в свою очередь предупреждают, что «само существование такой всеобъемлющей власти делает возможным ее ненадлежащее использование... Всякий раз, когда центральная власть может по своему усмотрению вмешиваться в дела организации, возникают определенные издержки. Можно сказать, что существуют так называемые издержки влияния» (Фуруботн, Рихтер, 2005, с. 426).

Образование и функционирование ГЧП-компаний в области транзитных перевозок грузов и пассажиров по территории России будет означать, кроме всего прочего, образование активного источника институтогенеза, аргументированного лоббиста интересов отрасли, разработчика и распространителя внешне- и внутрифирменных организационных инноваций, элементов корпоративной культуры, сочетающих сбалансированное достижение государственных и коммерческих целей.

Это полностью соответствует приведенным в (Клейнер, 2016) трем главным граням институциональной роли предприятия: *генератора* и распространителя производственных институтов и соглашений; *инкубатора*

институтов; индивидуального институционального *интегратора* (вовлечении индивидов в состав носителя данной нормы). Отмечается, что «эти институты распространяются на другие организации как в результате кадровой миграции, так и вследствие когнитивной деятельности предприятий и обмена информацией» (Там же, с. 389).

В области транзитных контейнерных перевозок грузов пока не создано ГЧП-компаний, логистического оператора, обладающего полноценным набором материальных активов. Например, на железнодорожном транспорте фитинговые платформы управляются операторами, а контейнеры по большей части – морскими перевозчиками грузов. С одной стороны, такая ситуация облегчает операционную бизнес-модель российских компаний, с другой стороны, в части операций с тарой отечественные хозяйствующие субъекты зависят от своих основных конкурентов на рынке транзитных перевозок грузов по маршруту Азия – Европа.

Необходимо налаживать отечественное производство контейнеров и наделять российские компании собственным контейнерным парком, специально предназначенным для упаковывания транзитных грузов и только временно по соображениям рыночной эффективности выделяемых для осуществления экспортно-импортных и внутренних перевозок. В реальной жизни все происходит как раз наоборот.

3. ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ АО «ОБЪЕДИНЕННАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ»

Неблагоприятным фактором, относящимся к области организационной эволюции и касающимся перспектив развития евроазиатского контейнерного транзита, стала инициированная новым руководством ОАО «РЖД»

смена формата образования 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 вносить реальные транспортные активы (терминалы, подвижной состав, контейнеры 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. Контейнерный сервис будет предоставляться ОТЛК по единому тарифу, согласованному акционерами, с привлечением дочерних компаний акционеров или сторонних операторов.

Изначально образование ОТЛК было обусловлено в том числе 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 тогдашним 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. В сложившейся экономической ситуации «легкий» вариант (модель *asset-light* – без внесения активов) стал выглядеть более динамичным, гибким, выгодным, дающим возможность «привлекать большее количество операторов и не создавать конфликта интересов» (Можаровская, 2016а).

Изменение формата ОТЛК не только отражает сложность интеграционных процессов в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), но и свидетельствует о приоритетности узко-рыночного подхода к созданию и функциони-

рованию новых компаний, а также является результатом лоббистских усилий конкретных бизнес-групп. Заместитель председателя комитета по логистике ТПП РФ Л. Симонова указывает: «Нужно учитывать “особые” отношения Казахстана и Китая и четко понимать, что создание ОТЛК вряд ли способно существенно изменить ситуацию и повысить роль России в обслуживании транзитного потока из Китая в Европу, идущего по территории Казахстана» (Симонова, 2016).

Преимуществами «легкого» варианта создания ОТЛК является:

- сокращение операционных издержек на управление и поддержание в надлежащем состоянии подвижного состава и контейнеров;
- проведение более гибкой тарифной политики;
- возможность вхождения в бизнес ОТЛК транспортных компаний из других государств, не входящих в ЕАЭС (хотя конкретные формы вхождения новых участников до конца не проработаны, особенно в случае отсутствия прямой железнодорожной связи с этими странами);
- возможность и реальные перспективы приватизации ПАО «ТрансКонтейнер».

По мнению А. Замкового, «работа в рамках “динамичной” модели, предполагающей самостоятельное оперирование активами и паритет на уровне интегратора транспортно-логистических услуг, позволит более гибко и оперативно принимать решения, что в свою очередь повысит конкурентоспособность всей транспортной системы ЕЭП» (Замковой, 2016).

Однако необходимо учитывать недостатки «легкого» варианта создания и функционирования ОТЛК, в частности, неизбежные трудности при выработке единой транспортной политики участников рынка евроазиатских перевозок грузов, снижение управляемости грузовыми перевозками.

В письме заместителя министра транспорта РФ А. Цыденова в аппарат правительства сообщается, что работа ОТЛК в «легком» режиме «создает риски недостижения целей,

поставленных на стадии создания компании (интеграции транспортно-логистических систем ЕЭП). Минтранс счел необходимым привлечь ОТЛК к управлению подвижным составом (не менее 20% которого должно быть в собственности компании) и контролю над терминальными мощностями на станциях Брест и Достык» (Скорлыгина, 2016, с. 9).

По мнению руководителя направления мультимодальных перевозок FM Logistic Д. Суховерша, «легкий» формат ОТЛК «приведет к тому, что она станет одной из ряда транспортно-логистических компаний, предлагающих услуги транзитной доставки грузов по железной дороге из Азии в Европу и в обратном направлении, а также на других маршрутах. То есть существенных преимуществ, таких как наличие собственного парка контейнеров или фитинговых платформ, у компании не будет. Таким образом, при отсутствии активов ПАО Трансконтейнер ОТЛК лишится преимуществ, свойственных монополисту» (Суховерша, 2016).

Первый вице-президент Российского союза инженеров И. Андриевский не исключает, что «такой вариант несколько затруднит управляемость грузовыми перевозками, поскольку реального управления активами у ОТЛК не будет» (цит. по: (Можаровская, 2016)). Однако если отсутствие контроля непосредственно над активами не приведет к снижению эффективности ОТЛК, компания может стать центром притяжения для операторов из других стран.

В проекте модели ОТЛК обозначен приоритетный маршрут транзитных перевозок Брест – Достык/Алтынколь, и в обратном направлении в дальнейшем может быть добавлен маршрут Брест – Забайкальск/Наушки. Видя эти и другие противоречия с партнерами по ЕАЭС, необходимо развивать транзитные маршруты, в максимальной степени использующие российские транспортные коммуникации. Кроме того, агрегаторы грузов должны быть российскими или находиться под сильным российским воздействием как через владение долями собственности, так и путем за-

ключения формальных и (или) неформальных договоренностей с грузовладельцами о маршрутах транспортировки грузов.

ОТЛК является неединственным проектом создания транспортно-логистической компании, функционирующей на коммерческой основе с участием государственных органов управления. Так, в рамках XI Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» ОАО «РЖД» подписало соглашение с железными дорогами Ирана и ЗАО «Азербайджанские железные дороги», предусматривающее создание благоприятных условий для привлечения грузопотоков и дальнейшего развития международного транспортного коридора «Север – Юг», включая организацию контейнерного поезда Бендер Аббас – Москва. Кроме того, стороны договорились о создании комитета по формированию управляющих органов, определили полномочные компании, которые будут заниматься развитием этого маршрута (Можаровская, 2016в).

Страны – партнеры России являются и странами-конкурентами в процессе концентрации и присвоения транспортно-транзитной ренты. Примером создания и развития международных ГЧП-компаний является китайско-белорусский индустриальный парк «Великий камень». Парк находится под управлением ГУ «Администрация китайско-белорусского индустриального парка». Привлечением инвестиций в парк, строительством инфраструктуры, управлением недвижимостью и землей, выполнением ряда других функций занимается совместное ЗАО «Компания по развитию индустриального парка», в котором доля Белоруссии составляет 40, а Китая – 60%.

Литература

Борищевский Г.А. Государственно-частное партнерство: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры. М.: Юрайт, 2015.

- Бутырев Б. Вопрос дня // Гудок. 2016. 1 июня. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1338980&archive=2016.06.01> (дата обращения: 01.06.2016).
- Вережкина В. Ускорили процесс // Гудок. 2015. 2 декабря. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1319484&archive=2015.12.02> (дата обращения: 08.12.2015).
- Гущев И. Власти Петербурга не хотят в этом году компенсировать 4 млрд рублей концессионеру ЗСД // РЖД-Партнер. 12.05.2016. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/avtomobil'nye-dorogi/vlasti-peterburga-ne-khotiat-v-ietom-godu-kompensirovat-4-mlrd-rublei-kontsessioneru-zsd/> (дата обращения: 20.05.2016).
- Евдокимович А.А. Государственно-частное партнерство как инструмент развития приграничного сотрудничества: доклад директора Центра социально-трудовых и экономических исследований // Сайт РИСИ. 2013. 25 октября. URL: <http://riss.ru/evrazijstvo/evrazijstvo-analysis/4127/> (дата обращения: 14.03.2016).
- Замковой А. Решение о выводе активов из проекта ОТЛК выглядит обоснованным // РЖД-Партнер. 2016. 22 января. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/reshenie-o-vyvote-aktivov-iz-proekta-otlk-vygliadit-obosnovannym/> (дата обращения: 23.01.2016).
- Йескомб Э.Р. Государственно-частное партнерство: Основные принципы финансирования: пер. с англ. М.: Альпина Паблишер, 2015.
- Качалов Р.М. Управление экономическим риском: теоретические основы и приложения. М.-СПб.: Нестор-История, 2012.
- Качалов Р.М., Яковлева Н.В. Комплексный подход к анализу качества управления социально-экономическим развитием региона // Экономика региона. 2014. № 4 (40). С. 128–141.
- Клейнер Г.Б. Экономика. Моделирование. Математика. Избранные труды. М.: ЦЭМИ РАН, 2016.
- Лёвин С. Особенности российской экономики сдерживают рост доли перевозок грузов в контейнерах – мнение // РЖД-Партнер. 2016. 23 мая. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/konteinernye-perevozki/osobennosti-rossiiskoi-iekonomiki-sderzhivaiut-rost-doli-perevozok->

- gruzov-v-konteinerakh---mnenie/ (дата обращения: 24.05.2016).
- Максимов В. Реализация ГЧП-проектов в регионах в 2015 г. продолжалась благодаря государству // РЖД-Партнер. 2016. 11 марта. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/realizatsiia-gchp-proektov-v-regionakh-v-2015-prodolzhalas-blagodaria-gosudarstvu/> (дата обращения: 11.03.2016).
- Модель Н. Государственно-частная проверка // Эксперт Северо-Запад. 2015. № 22–24 (707). 8 июня. URL: <http://expert.ru/northwest/2015/24/gosudarstvenno-chastnaya-proverka/> (дата обращения: 11.03.2016).
- Можаровская А. Возможная смена формата ОТЛК // РЖД-Партнер. 2016а. 21 января. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/zheleznodorozhnaia-infrastruktura/vozmozhnaia-smena-formata-otlk/> (дата обращения: 21.01.2016).
- Можаровская А. Активы отойдут от дел // РЖД-Партнер. 2016б. 22 января. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/aktivy-otoidut-ot-del/> (дата обращения: 23.01.2016).
- Можаровская А. РЖД, Азербайджанские железные дороги и железные дороги Ирана подписали соглашение // РЖД-Партнер. 2016в. 2 июня. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/sdelki/rzhd--azerbaidzhanskije-zheleznye-dorogi-i-zheleznye-dorogi-irana-podpisali-soglasenie/> (дата обращения: 02.06.2016).
- Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / пер. с англ. А.Н. Нестеренко; предисл. и науч. ред. Б.З. Мильнера. М.: Фонд экономической книги «Начало», 1997.
- Проценко Н. ГЧП под честное слово // Эксперт Юг. 2014. № 25–26 (315), 23 июня. URL: <http://expert.ru/south/2014/26/gchp-pod-chestnoe-slovo/> (дата обращения: 11.03.2016).
- Объем перевозок «ТрансКонтейнера» за 2015 год снизился на 5,3% до 1,5 млн TEU // РЖД-Партнер. 2016. 21 января. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/konteinernye-perevozki/obem-perevozok--transkonteynera--za-2015-god-snizilsia-na-5-3--do-1-5-mln-teu> (дата обращения: 23.01.2016).
- Семенова Е. Государственно-частное партнерство как один из путей модернизации российской инфраструктуры // Сайт РИСИ. 2014. 25 марта. URL: <http://riss.ru/analitics/5217/> (дата обращения: 14.03.2016).
- Симонова Л. Говорить об ОТЛК как единой компании еще рано // РЖД-Партнер. 2016. 9 февраля. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/govorit-ob-otlk-kak-edinoi-kompanii-eshche-rano/> (дата обращения: 16.02.2016).
- Симонова Т. Объем транзита в сообщении Россия – Китай вырос на 58% по итогам I квартала 2016 г. // РЖД-Партнер. 2016а. 5 мая. 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).
- Симонова Т. Контейнерный транзит: возможен ли рост? // РЖД-Партнер. 2016б. 25 мая. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/konteinernyi-tranzit-vozmozhen-li-rost/> (дата обращения: 27.05.2016).
- Скорлыгина Н. ОТЛК с трудом возвращает имущество // Коммерсантъ. 2016. № 101. 9 июня. С. 9.
- Суховаиша Д. «Легкий» формат лишит ОТЛК существенных преимуществ // РЖД-Партнер. 2016. 9 февраля. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/legkii--format-lishit-otlk-sushchestvennykh-preimushchestv/> (дата обращения: 16.02.2016).
- Фуруботи Э.Г., Рихтер Р. Институты и экономическая теория: Достижения новой институциональной экономической теории: пер. с англ. / под ред. В.С. Катькало, Н.П. Дроздовой. СПб.: Изд. дом Санкт-Петерб. гос. ун-та, 2005.
- Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014.
- Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А., Ионичева В.Н. Институционально-организационные проблемы таможенного регулирования экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в Евразийском экономическом союзе.

Ч. 1 // Экономическая наука современной России. 2015а. № 3. С. 81–94.

Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А., Ионичева В.Н. Институционально-организационные проблемы таможенного регулирования экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в Евразийском экономическом союзе. Ч. 2 // Экономическая наука современной России. 2015б. № 4. С. 32–47.

Юлдашев Р. Транзитные грузоперевозки приобрели политический окрас // РЖД-Партнер. 2016. 8 февраля. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/tranzitnye-gruzoperevozki-priobreli-politicheskii-okras/> (дата обращения: 16.02.2016).

Рукопись поступила в редакцию 4.07.2016 г.

СПЕЦИФИКА ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ОЦЕНКИ ИХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ¹

И.А. Миронова, Т.И. Тищенко

В статье исследуются особенности оценки экономической эффективности проектов, связанных с внедрением инноваций. Дается анализ факторов, которые необходимо учесть в методике расчета коммерческой, общественной эффективности инновационных проектов.

Ключевые слова: инновация, общественная эффективность, внешний эффект, риски и неопределенность.

Понятия «инновация», «инновационный проект», «инновационная деятельность» определены в Федеральном законе от 21 июля 2011 г. № 254-ФЗ («О внесении изменений в Федеральный закон “О науке и государственной научно-технической политике”»). Согласно этому документу инновационный проект представляет собой комплекс мероприятий, направленных на достижение экономического эффекта, осуществление инноваций, в том числе коммерциализацию научных и (или) научно-технических результатов. Инновация – введенный в употребление новый или значительно улучшенный продукт (товар, услуга) или процесс, новый метод продаж или новый организационный метод в деловой практике.

Инновационная деятельность законодательно определена как деятельность (включая

© Миронова И.А., Тищенко Т.И., 2016 г.

¹ Работа выполнена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 16-06-00229).