

*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 глобаль-

© Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А., 2017 г.

Цветков Валерий Анатольевич – д.э.н., профессор, член-корреспондент РАН, директор ФГБУН Института проблем рынка РАН, Москва, tsvetkov@cemi.rssi.ru

Зоидов Кобилжон Ходжиевич – к.ф.-м.н., доцент, заместитель директора, заведующий лабораторией ФГБУН Института проблем рынка РАН, Москва, kobiljonz@mail.ru

Медков Алексей Анатольевич – к.э.н., ведущий научный сотрудник, руководитель Центра исследований транспортно-транзитных систем лаборатории «Интеграции российской экономики в мировое хозяйство», ФГБУН Института проблем рынка РАН, Москва, medkov71@mail.ru

¹ Часть 1 см.: Экономическая наука современной России. 2016. № 4 (75).

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

ным 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.

JEL: D21, F15, N70, O22, O57, R40, R42, R49, R58.

4. ПРОБЛЕМЫ СОЗДАНИЯ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОПЕРАТОРА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Предложения по созданию в самое ближайшее время единого транспортного оператора на Северном морском пути (ЕТЛО СМП) выдвигаются на самом высоком уровне, в частности на заседаниях Морской коллегии и государственной комиссии по развитию Арктики под председательством заместителя председателя Правительства РФ Д. Рогозина. Рассмотрим основные аргументы, обосновывающие необходимость образования такой компании, цели и возможные направления работы, а также мнения противников этой организационной инновации.

Эксперты указывают, что в настоящее время вся система работы флота на СМП разрознена, организуется и управляется государственными и частными компаниями в соответствии с их текущими интересами. В этих условиях более 300 экономических субъектов разного масштаба, ведущих хозяйственную деятельность в Арктике, заинтересованы в эффективном функционировании системы управления СМП путем создания особой структуры, отвечающей за организацию грузоперевозок по этой трассе (Ларионова, 2016а).

По мнению генерального директора ОАО «Корпорация развития Камчатского края» Н. Пегина, «вопросами развития Северного морского пути должен заниматься единый госу-

дарственный орган, а для управления национальной арктической транспортной линией необходимо определить единого оператора, в компетенции которого оказались бы все вопросы, связанные с формированием грузопотока, организацией и осуществлением транспортировки грузов по этому маршруту. Причем этот единый оператор должен рассматриваться как совместный комплексный проект государства и бизнеса, где государство создает соответствующие условия и гарантии для перевозчиков, чтобы им было выгоднее возить не через Суэцкий или Панамский каналы, а через СМП» (Ларионова, 2016а).

Отмечается, что в области перевозок морских контейнерных грузов из Юго-Восточной Азии наибольший потенциал для переключения на СМП имеется для импортных контейнерных потоков, следующих в порт Санкт-Петербурга. В том случае, если будет принято решение о транзитной контейнерной линии, потребуются строительство контейнерных терминалов в Мурманске и Петропавловске-Камчатском. Строительство перегрузочных узловых портов в точках входа и выхода СМП необходимо прежде всего для исключения использования судов усиленного ледового класса в теплых морях, что крайне расточительно с экономической точки зрения².

В зависимости от выбора сценария развития событий общий потенциальный объем грузопотока по СМП к 2030 г. оценивается от 25 млн до 110 млн т (Ларионова, 2016а).

² Так, вице-президент Международной академии транспорта В. Збарашенко указывает на то, что «суда арктического класса целесообразно использовать в Арктике, на всех остальных линиях они убыточны. Их отличают большой расход топлива, огромные инвестиции, вложенные в постройку. К примеру, сухогруз без ледового покрытия стоит 165 млн долл., а судно с таким же дедейтмом, но ледового класса стоит уже 365 млн долл. Получается экономический абсурд: 600 миль по Карскому морю идет это “чудо-вище”, ломает двухметровые льды, а дальше 2 тыс. миль до Роттердама оно идет по чистой воде» (см. (Ларионова, 2016а)).

Существует объективная необходимость совершенствования правовых норм, регулирующих мореплавание в акватории СМП, создания эффективной организационной структуры, обеспечивающей выполнение этих норм и предоставляющей услуги судам в период арктической навигации. По мнению заместителя главы Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока (Минвостокразвития) А. Ниязметова, «в качестве оптимальной формы участия государства в развитии СМП может рассматриваться создание единого транспортно-логистического оператора Севморпути».

Однако, по словам первого заместителя генерального директора ОАО «Совкомфлот» Е. Амбросов, сложившиеся системы транспортного обслуживания промышленных арктических проектов отличаются стабильностью и рассчитаны на длительное сотрудничество. Ледокольное обеспечение морских перевозок в рамках арктических нефтегазодобывающих проектов осуществляется ФГУП «Атомфлот» также на основании долгосрочных контрактов. Такая схема организации транспортного процесса не нуждается в создании какого-либо транспортно-логистического оператора. Однако если это касается других перевозок в акватории СМП, таких как северный завоз, перевозки грузов государственных заказчиков, то оптимизация транспортно-логистических процессов в данном секторе может быть актуальной. Важно определить функции транспортно-логистического оператора: будет ли он распространять свои полномочия на государственные грузы или будет заниматься перевозкой только коммерческих грузов. При определении статуса этой компании необходимо также учитывать требования антимонопольного законодательства.

По нашему мнению, разделение экспортных перевозок углеводородного сырья от перевозок других видов грузов (импортных, транзитных, северного завоза, военно-стратегических и пр.) неизбежно приведет к увеличению условно-постоянных расходов на транспортировку единицу несырьевых грузов

и, следовательно, снижению конкурентоспособности ЕЛО СМП на мировом рынке транспортных услуг.

Председатель Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации В. Штыров отмечает, что «для обеспечения круглогодичного доступа в Арктику ледоколы должны находиться там постоянно, независимо от того, есть там корабли или нет. Это значит, что главный магистральный путь должен стать зоной ответственности ФГУП «Атомфлот», хотя другие компании тоже могут иметь свой ледокольный флот. Более того, ФГУП должен взять на себя такие функции, как содержание средств спасания, навигации, связи, выдача разрешений на проход по СМП, чем сейчас занимается ФГКУ «Администрация Севморпути»». В. Штыров уверен, что «как только наши перевозчики обеспечат круглогодичную доставку грузов, без всякого оператора эти грузы придут» (Ларионова, 2016а).

Таким образом, специализированное государственное предприятие, занимающееся эксплуатацией атомного флота, предлагается наделить функциями управляющей компании СМП, что вряд ли целесообразно. Значительная часть перевозок по трассе осуществляется и будет осуществляться в летнее время по открытой воде, что даже без учета климатических изменений означает отсутствие потребности в ледокольной проводке судов. Кроме того, как известно, существует несколько маршрутов СМП, проходящих как в прибрежной зоне (характеризующейся отсутствием льдов в летнее время), так и в открытом океане с более сложной ледовой обстановкой круглый год. Не исключено, что ФГУП «Атомфлот» (как ЕЛО СМП) будет заинтересован в максимально длительном использовании ледоколов, что может быть экономически неоправданно.

Но при прочих равных большее число ледоколов увеличивает гибкость в плане составления маршрутной сетки в соответствии с требованиями грузоотправителей. В перспективе увеличение ледокольного флота позволит составить круглогодичный график

движения по СМП, что еще больше повысит привлекательность этого маршрута. Так, появление в июне 2016 г. в составе ледокольного флота РФ нового мощного ледокола «Арктика», призванного обеспечить круглогодичную перевозку СПГ по маршруту Ямал – Европа, повышает и потенциал СМП как транзитной артерии (Андриевский, 2016).

Пока же, по словам генерального директора ФГУП «Атомфлот» В. Рукши, «в условиях занятости атомных ледоколов на национальных углеводородных проектах ФГУП «Атомфлот» не имеет свободных мощностей для ледокольного сопровождения транзитных рейсов в случае их выполнения на спотовом принципе. Для целей координации действий грузо- и судовладельцев с оператором ледокольного флота целесообразно создать единый логистический центр или единого оператора СМП с привлечением заинтересованных бизнес-структур и минимальным (надзорным) участием государства» (Единый логистический..., 2016).

Директор Государственного океанографического института Ю. Сычев считает, что России необходимо создать единого транспортно-логистического оператора арктической зоны для координации транспортных перевозок по Северному морскому пути. Оператор мог бы работать как саморегулируемая организация, которая обеспечивала бы бесперебойную разгрузку по единой системе ценообразования и в гарантированные сроки. Кроме того, в ее задачи предлагается включить координацию ледокольного сопровождения судов и пассажирских перевозок по СМП (Единый логистический..., 2016).

Ведущий научный сотрудник Федерального исследовательского центра «Информатика и управление» Института системного анализа РАН Е. Андреева указывает на давно назревшую необходимость «создания федерального органа, который сосредоточил бы функции стратегического планирования, комплексного развития, государственной поддержки, контроля и организации взаимодействия всех действующих участников СМП» (Ларионова,

2016б). По ее мнению, предложение о создании центра управления судоходством (ЦУС) не отвечает современным вызовам, поскольку такой орган будет решать ограниченный круг задач, связанных только с функциями судоходства и обеспечением его безопасности.

В целом эксперты предлагают различные варианты системы управления СМП в виде создания корпорации, холдинг-компании или трансарктической информационно-логистической платформы в качестве экономического пространства в арктическом регионе для сетевой кооперации и взаимодействия компаний, государственных и международных организаций (Ларионова, 2016б).

Наша позиция состоит в том, что ЕЛО СМП должен иметь организационную форму ГЧП-компании и три главных задачи:

1) государственное управление развитием СМП, выработка предложений по совершенствованию институциональной среды в сфере арктических перевозок транзитных грузов;

2) увеличение доходов от экспорта транспортных услуг путем привлечения прежде всего транзитных потоков высокодоходных грузов на СМП;

3) организация судоходства на трассе и предоставления сопутствующих услуг.

Суммируя различные предложения, можно сделать вывод, что совместный комплексный проект государства и бизнеса ЕТЛО СМП должен выполнять следующие конкретные функции:

- формирование и консолидация грузопотоков как в точках входа на СМП, так и по всему арктическому маршруту, организация перевозок грузов для государственных нужд;
- согласование интересов, координация деятельности многочисленных государственных и частных компаний, ведущих хозяйственную деятельность в Арктике;
- предоставление различных услуг судам в период арктической навигации;
- координация ледокольного сопровождения судов, осуществление взаимодействия с ФГУП «Атомфлот»;

- участие в создании ледокольной флотилии, численность и совокупная мощность которой были бы критичны для обеспечения круглогодичной навигации на всем протяжении СМП и привлечения транзитных грузопотоков;

- участие в строительстве и оперировании узловыми портами (хабами) в точках входа и выхода СМП, в частности в создании крупного хаба на востоке страны – места концентрации СПГ и контейнерных грузов, с учетом того, что при перевозке углеводородного сырья, импортных и транзитных грузов нецелесообразно использовать суда ледового класса в теплых морях;

- внедрение магистрально-фидерных транспортных систем, когда суда-челноки, которые работают круглогодично на трассе СМП, в конечных точках маршрута осуществляют перевалку грузов на более крупные суда.

По нашему мнению, ЕЛО СМП должен управлять не только судоходством, но и перевозками по железным дорогам, подходящим к портам на СМП, таким как: строящаяся железная дорога в порт Саббета, весь Северный широтный ход (СШХ), возможно построенный «Белкомур» и железная дорога от Якутска до Берингова пролива. Целесообразно, чтобы ЕЛО СМП занимался развитием и включением в МТК маршрутов водных перевозок по крупнейшим сибирским рекам. Именно ЕЛО СМП должен стать источником и активным участником институтогенеза, совершенствования правовых норм, регулирующих мореплавание в акватории СМП и по прилегающим транспортным коммуникациям.

При развитии транзитной экономики в России необходимо учитывать, что по аналогии с Черноморскими проливами для Турции Россия не взимает плату за проход судов по СМП. Так, заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ В. Клюев обращает внимание на то, что «большая часть СМП является акваторией со свободой судоходства в силу международно-

го права, а значит, РФ не обладает на СМП исключительными правами на судоходство. В этом смысле прямое сравнение СМП с Суэцким или Панамским каналом представляется не вполне корректным. Суэцкий и Панамский каналы берут плату за проход, за проход судна по СМП плату ввести невозможно» (цит. по: (Ларионова, 2016а)).

Однако государственные органы управления России имеют право устанавливать правила прохождения судов для защиты окружающей среды. Также речь идет о взимании страховых сборов, которые поступают напрямую в бюджет, платы за ледовую проводку, использование инфраструктуры и пр. При развитии транзитных перевозок по СМП необходимо учитывать и соображения военно-стратегического характера. В частности, США планируют нарастить свои возможности в Арктике в целях обеспечения свободы навигации и полетов в этом регионе. В свою очередь РФ может создавать зоны, где навигация будет ограничена по военно-стратегическим соображениям.

5. НЕОБХОДИМОСТЬ СОЗДАНИЯ ГЧП-КОМПАНИИ В ОБЛАСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Институциональную среду ГЧП в России формируют прежде всего два федеральных закона: ФЗ от 21 июля 2005 г. № 115 «О концессионных соглашениях» и ФЗ № 224 «О государственно-частном партнерстве», вступивший 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 вобрать в себя всего многообразия взаимоотношений государства и бизнеса в деле развития и реализации ТТП страны. К тому же закон о ГЧП направлен на все большее распространение частной собственности, что в условиях жесткой конкуренции с глобальными транс-

портными компаниями и на современном этапе развития России не всегда целесообразно.

По словам президента-председателя правления ВТБ (ПАО) А. Костина, новый закон о ГЧП уже требует поправок, так как при его принятии был сделан ряд ошибок. Например, закон не ориентирован на участие в крупных инвестиционных проектах государственных банков, так как они не могут участвовать в ГЧП со стороны государства. Между тем без поддержки крупных госбанков ГЧП у нас не заработает (Ермоленко, 2016).

Государственные компании, работающие на коммерческой основе, т.е. нацеленные на получение прибыли и выплату дивидендов акционерам, могут и должны принимать участие в проектах ГЧП как на стороне частного инвестора, так и на стороне государства.

Все проекты ГЧП содержат в себе различные риски (Качалов, 2012; Качалов, Яковлева, 2014). Например, согласно концессионному соглашению о строительстве и эксплуатации автомобильной дороги – части Западного скоростного диаметра (ЗСД) администрация Санкт-Петербурга должна уже в 2016 г. перечислить из бюджета концессионеру ООО «Магистраль Северной столицы» (МСС) разницу между планируемым доходом от эксплуатации ЗСД и доходом в 9,6 млрд р., который гарантирует правительство города. Сумма, предназначенная для перечисления концессионеру, составляет 1% доходов городского бюджета. При этом гарантированный уровень доходов был определен самим концессионером, а ЗСД еще полностью не построен. Примечательно, что дискриминационное для города соглашение ГЧП было составлено в полном соответствии с действующим законодательством (Гушев, 2016).

Образование и деятельность ГЧП-компаний приведет к минимизации некоторых видов рисков, в том числе и риска повышения нагрузки на бюджет в будущем.

Формирование и активизация работы инфраструктурных инвесторов в России наталкиваются на ряд институциональных и организационных ограничений. Институцио-

нальная среда в России не позволяет в полной мере развивать страховые принципы защиты частного имущества экономических субъектов и населения. В свою очередь, средства пенсионных накоплений также не могут дать необходимого количества долгосрочных пассивов. В то время как в США и ЕС 44% всех инфраструктурных проектов финансируется за счет средств пенсионных фондов и страховых компаний, в России за счет пенсионных денег финансируется не более двух десятков проектов, а средства страховых компаний вообще не используются в проектах ГЧП (Полякова, 2016).

Финансовое состояние многих субъектов РФ оставляет желать лучшего. Регионы обременены тратами на выполнение социальных обязательств, содержание дорожного хозяйства, выплаты компенсаций убытков от осуществления пригородных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом и пр. Необходимость финансирования неотложных расходов, от которых зависит социально-политическая стабильность, вынуждает региональные власти привлекать заемные средства.

Совокупный уровень государственного долга субъектов РФ превышает 2 трлн р., и это негативно сказывается на инвестиционной привлекательности регионов. Есть предложение создать на базе одного из существующих институтов развития специализированный фонд страхования бюджетных обязательств, что в перспективе позволит обеспечить стабильность региональных и местных бюджетов для участия в проектах ГЧП (Полякова, 2016).

Кроме того, не всегда различные регионы могут проводить согласованную политику в области развития транспортно-транзитной инфраструктуры. Так, в марте 2016 г. Министерство имущества и природных ресурсов Челябинской области и Федеральный центр проектного финансирования (ФЦПФ) подписали соглашение о создании специального хозяйственного партнерства, которое займется разработкой предварительного технико-экономического обоснования, организационно-правовой схемы и структуры финансирования

проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Екатеринбург–Челябинск. Предполагается, что строительство магистрали будет вестись на деньги частных инвесторов по концессионной модели. Однако в то время, как Челябинская область вложила в хозяйственное партнерство 50 млн р., участие Свердловской области в образовании этой организации в 2016 г. не предусмотрено (Дорога миллионов, 2016).

Поведенческие особенности российского бизнеса не позволяют воспринимать частные компании в качестве полноценных участников и инвесторов долгосрочных инфраструктурных проектов. Отношение объема частных инвестиций в инфраструктуру в проектах ГЧП к ВВП России составляет менее 1%. В ряде стран со схожей структурой и объемом инвестиций в инфраструктуру на принципах ГЧП процент отношения объема частных инвестиций к номинальному ВВП значительно выше (в Бразилии – около 20, в Индии – 10, в Мексике – 6%) (Полякова, 2016).

Одним из главных факторов, привлекающих инвесторов, является четко налаженный механизм защиты от рисков. Для этого нужны стратегический партнер, который готов двигать проект, доходность в размере 15% годовых в рублях, а также совершенствование законодательства в части ГЧП.

Формой защиты от рисков является развитие лизинговых операций на принципах ГЧП (ГЧП-лизинг). Так, по мнению генерального директора АО «Сбербанк Лизинг» К. Царева, лизинг стал одной из форм концессии. Однако поскольку в части ГЧП законодательство несовершенно, каждый конкретный проект выстраивает свой механизм защиты от рисков. На лизинг как форму проектного финансирования обращает внимание и глава компании Siemens в России и СНГ Д. Меллер, который заявил о готовности немецкой компании учредить лизинговую компанию на территории России для упрощения схемы приобретения локомотивов для ВСМ.

Одним из внебюджетных источников инвестиций, по мнению руководителя на-

правления федеральных проектов РОСНАНО А. Рыбалко, могут стать технологические инжиниринговые компании, нацеленные на создание, внедрение и институциональное оформление новых технологий. Поэтому целесообразно создать совместную с ОАО «РЖД» инжиниринговую компанию по аналогии с уже существующими в государственной компании (ГК) «Автодор» и ОАО «Газпром» (Белоглазова, 2016).

В декабре 2015 г. ГК «Автодор» и Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) учредили ООО «Дорожно-инвестиционная компания» (ДИК), на базе которой реализуется проект строительства платного участка автомобильной магистрали М-4 «Дон». По словам главы РФПИ К. Дмитриева, ДИК выступает платформой, на основе которой будут готовиться другие инвестиционные проекты в области автодорожной инфраструктуры, а схема привлечения иностранных инвесторов будет применяться по всей стране (РФПИ нашел..., 2016). ДИК выполняет роль агрегатора относительно небольших инвестиционных проектов для достижения масштабов финансирования, привлекательных для международных (прежде всего ближневосточных) суверенных фондов.

Таким образом, функции ГЧП-компаний в области развития и реализации ТТП России могут включать предоставление страховых, лизинговых, инжиниринговых услуг, а также деятельность по объединению и структуризации инвестиционных проектов, их «упаковыванию» в формы, приемлемые и привлекательные для иностранных прямых и портфельных инвесторов.

С организационной точки зрения на российском рынке транспортных услуг сложились необходимые предпосылки для образования крупной компании, деятельность которой была бы направлена на развитие и реализацию ТТП. Можно отметить следующие тенденции, свидетельствующие о необходимости такой организационной инновации на железнодорожном транспорте:

- организационные и институциональные изменения, направленные на пре-

вращение ОАО «РЖД» из преимущественно перевозочной в транспортно-логистическую компанию;

- консолидация парка контейнеров нескольких компаний для обеспечения их загрузки, в том числе и обратной;
- проявление монополизма на рынке контейнерных перевозок грузов, связанное с неразвитой организационной и институциональной средой.

Кроме того, в настоящее время действует несколько нормативных актов (прежде всего внутренних распоряжений ОАО «РЖД»), требования которых затрудняют малым и средним транспортным компаниям доступ к пользованию услугами перевозки грузов в составе ускоренных контейнерных поездов, курсирующих на регулярной основе, а именно:

- длина контейнерного поезда должна составлять не менее 71 условного вагона;
- поезд должен иметь одну станцию назначения;
- существуют разные требования к условиям перевозки различных типов контейнеров и других грузов;
- установлены разные тарифы для разных типов контейнеров;
- действует институт тарифного коридора, позволяющий получать скидку к тарифу (в размере до 25%) при предоставлении гарантий дополнительных потоков грузов.

Все эти нормы обуславливают необходимость создания и присутствия на рынке крупных транспортно-логистических компаний.

Проблемами создания и функционирования крупного контейнерного оператора в области транзитных перевозок грузов являются: государственная поддержка (по крайней мере на уровне деклараций) малого и среднего бизнеса (МСБ), «легкий» вариант работы ОТЛК, элементы монополистического поведения ПАО «Трансконтейнер» и др.

Инициатором проектов ГЧП в области развития и реализации ТТП России должно стать *крупное государственно-частное акционерное общество под условным названием*

«Российская транспортно-транзитная компания» (Рострастранзит, далее – РТТК). Само ее создание и функционирование должно происходить на принципах ГЧП, сопровождаться активной работой представителей органов государственной власти в совете директоров 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 транспортно-транзитного потенциала России.

Образование и работа РТТК позволят создать конкурентную среду на рынке транзитных перевозок грузов. Государственная транспортно-транзитная компания будет конкурировать за грузопотоки как с глобальными морскими контейнерными сервисами, так и с внутренними перевозчиками – ПАО «Трансконтейнер», ОАО «РЖД Логистика», ОТЛК, крупными частными компаниями, особенно в случае передачи в ее капитал контейнерных терминалов, расположенных в узловых точках транспортных коридоров. Однако и монополистические позиции РТТК на рынке транзитных услуг не таят в себе ничего страшного, а выступают одной из форм гарантированной доходности вложений в акционерный капитал компании и в инфраструктурные проекты с ее участием.

Важными задачами РТТК должны стать повышение уровня контейнеризации грузов и налаживание эффективного оборота контейнеров. В настоящее время доля грузов, перевозимых по железной дороге в контейнерах, составляет не более 3–4% всей грузовой базы. Низкий уровень контейнеризации обусловлен структурой промышленного и сельскохозяйственного производства с преобладанием сырьевых товаров, для транспортировки которых используются другие типы подвижного состава и иные виды транспорта. Компания должна участвовать в налаживании производства контейнерно-пригодных грузов в промышленно-транзитных центрах транспортных коридоров.

Для организации курсирования ускоренных контейнерных поездов – основной перевозочной технологии, обеспечивающей максимальную реализацию транспортно-транзитного потенциала России, необходимо применение специализированных локомотивов. Разработка, тестирование и организация массового производства таких локомотивов должны стать частью национального проекта «Создание инновационного подвижного состава для контейнерных и смешанных перевозок». При этом техническое задание, часть инвестиций в НИОКР и организацию производства, а также твердый заказ с гарантированной оплатой и авансовыми платежами должны быть обеспечены РТТК.

Контрактными документами РТТК, регулирующими разработку, производство и закупки инновационных локомотивов, должно быть институционально установлено требование максимальной локализации их производства (не ниже 70%) в целях максимизации создаваемой в России добавленной стоимости и обеспечения экономической безопасности страны. Именно РТТК должна иметь в собственности такое количество новых локомотивов, чтобы организовать их эффективный оборот на сети российских железных дорог и всем пространстве железнодорожной колеи российского стандарта («пространстве 1520») через использование механизмов ЕАЭС и других международных соглашений.

Функциями РТТК в области транзитных перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом должны стать:

- реализация геоэкономических проектов с большим внешнеполитическим и военно-стратегическим компонентом;
- вхождение в состав учредителей СПК и управляющих компаний, создаваемых для строительства и оперирования инфраструктурными объектами, составляющими и развивающими транспортно-транзитный потенциал России;
- недопущение излишней конкуренции между различными дорогостоящими проекта-

ми развития транспортно-транзитной инфраструктуры³;

- согласование интересов и устранение противоречий между иностранными участниками транзитных перевозок грузов;
- обеспечение включения судозаходов в российские порты и на терминалы в еженедельный сервис на морских маршрутах, выполняемых глобальными контейнерными операторами;
- применение и развитие во многом уникального советского и российского опыта совмещения грузовых и пассажирских перевозок;
- снижение условно-постоянных расходов на транзитную перевозку единицы груза;
- обеспечение обратной загрузки, сбалансированности грузопотоков по направлениям, минимизации порожнего пробега контейнеров и платформ;
- осуществление перевозок контейнеров не только в составе контейнерных поездов, но и одиночных контейнеров в составе обычных грузовых поездов, если это приведет к сокращению срока доставки;
- поддержание состояния и качества контейнеров на приемлемом уровне, что особенно важно для перевозок чувствительных видов грузов;
- организация материально-технического обеспечения проверок контейнерных грузов таможенными и другими контролирующими органами без расформирования состава (наличие кранового оборудования);
- логистическое обслуживание электронной коммерции и организация железнодорожных перевозок почтовых грузов в контейнерах.

Именно РТТК может стать организатором и главным получателем доходов от осуществления транзитных перевозок грузов по СМП, стать ЕЛЮ СМП. При этом ГЧП-

³ Например, новая скоростная автодорога Москва – Нижний Новгород – Казань будет конкурентом ВСМ Москва – Казань, особенно в случае осуществления грузовых железнодорожных перевозок по ВСМ.

компания должна координировать транзитные потоки между различными видами транспорта и альтернативными маршрутами, определить место и роль СМП в развитии транзитных перевозок, выступать заказчиком, покупателем и владельцем ледоколов, судов-контейнеровозов усиленного ледового класса и других судов, заниматься продвижением данного сервиса на мировом рынке транспортных услуг.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Транзитная экономика представляет собой хозяйственную систему, при которой поступления от пропуска по территории страны энергии, энергоносителей, водных ресурсов, грузо- и пассажиропотоков и оказания услуг по транзитной перевозке составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ их благосостояния (Цветков, Зойдов, Медков, 2014, 2015, часть I–II). Функционирование транзитной экономики предполагает не просто пропуск грузопотоков по территории, но и ведение посреднической деятельности, а также развитие индустриального и сервисного секторов экономики.

2. Конкуренция евроазиатских маршрутов перевозок грузов, во многом обусловленная политикой Китая и ЕС, побуждает Россию реализовывать новые инфраструктурные проекты на основе государственно-частного партнерства (ГЧП) с целью развития собственного транспортно-транзитного потенциала (ТТП).

3. Применение механизма ГЧП особенно актуально в связи с рядом факторов, негативно влияющих на развитие транзитного сектора экономики 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.

4. ГЧП в России становится еще более актуальным в связи с выделением значительных средств на реализацию инфраструктурных проектов, альтернативных российским путям сообщения, из фондов ЕС и институтов развития. Так, Европейский Союз (Фонд объединения европейской инфраструктуры – Connecting Europe Facility (CEF)) предоставляет от 20 до 85% финансирования в зависимости от каждого конкретного проекта. Прежде всего речь идет о проектах, реализуемых в странах Балтии, которые традиционно поддерживают транспортные проекты, направленные на организацию перевозок в обход территории России. Теперь к ним присоединилась Украина.

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

6. Успех реализации немногочисленных проектов строительства и реконструкции транспортной инфраструктуры на принципах ГЧП в первую очередь зависит от мощи и активности организаций – инициаторов и лоббистов конкретного проекта. Однако для транзитных линий пока трудно выявить заинтересованное лицо, что ставит подобные проекты в невыигрышное положение.

7. Как показал опыт создания Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), противоречия между учредителями компании, наличие собственных программ повышения ТТП стран – участниц ЕАЭС не позволяют в полной мере реализовать конкурентные преимущества этого интеграционного проекта. На перспективах компании не лучшим образом отражается либеральный курс экономической политики, проводимый Правительством РФ.

8. Не стоит сбрасывать со счетов и такой неформальный, но устоявшийся институт,

как стремление бизнеса бесплатно использовать инфраструктурные объекты, построенные за государственный счет, что подтверждает напряженная ситуация, сложившаяся после начала взимания платы за проезд по федеральным трассам автомобилями массой свыше 12 т – системы «Платон».

9. Российские транспортные компании предпочитают использовать имеющиеся пути сообщения, полагая, что транзитный груз сам пойдет на них. Внимание государственных органов власти сосредоточено на инфраструктурном обеспечении крупных внешнеполитических (Саммит АТЭС–2012, Встреча ШОС в Уфе в 2015 г.) и увеселительных мероприятий (Олимпиада–2014 в Сочи, Универсиада–2013 в Казани, Чемпионат мира по футболу–2018, Всемирный фестиваль молодежи и студентов–2017 и др.). Из ФНБ финансируются лишь несколько крупных инфраструктурных проектов. Среди них реконструкция БАМ и Транссиба, строительство Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) вокруг Москвы и высокоскоростной железной дороги Москва – Казань. Продолжают оставаться актуальными проблемы внедрения электронного документооборота и принципа единого окна при трансграничном движении грузов.

10. В целях развития и реализации ТТП России, повышения конкурентоспособности российских перевозчиков на мировых рынках транспортных услуг требуется создать крупные транспортные и инфраструктурные компании, соединить и укрупнить существующие предприятия. Следует обратить внимание на пример Китая и других стран, где создаются альянсы морских контейнерных операторов, происходят слияния и поглощения.

11. Инициатором проектов ГЧП в области развития и реализации ТТП России должна стать крупное государственно-частное акционерное общество под условным названием «Российская транспортно-транзитная компания» (РТТК). Само ее создание и функционирование должно происходить на принципах ГЧП, сопровождаться активной работой представителей органов государственной

власти в совете директоров 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.

12. Сложность, многогранность и гибкость отношений транспортных компаний, федеральных и региональных властей должны быть реализованы во внутрифирменных процессах, в органах управления РТТК. Ведь «фирма не только имеет конституционные полномочия и дешевый доступ к требуемым данным, позволяющим ей более точно оценивать свои действия, чем это доступно покупателю, но она одновременно располагает более точными инструментами поощрений и штрафов...» (Уильямсон, 1995, с. 36).

13. Транзитные перевозки грузов по территории России необходимо рассматривать прежде всего как бизнес. Хотя не следует преуменьшать значения геополитического и военно-стратегического выбора, в частности, необходимости реагирования на продвижение маршрутов, альтернативных Транссибу, в рамках китайской, американской, казахстанской и других инициатив возрождения Великого шелкового пути.

14. Вообще обеспечение конкурентных преимуществ транзитных перевозок по конкретному маршруту предполагает большую скорость проследования грузов с минимумом остановок, обработок и перегрузов в пути. Возникает проблема «улавливания» и присвоения транспортно-транзитной ренты особенно на региональном уровне. Деятельность РТТК решит эту проблему путем справедливого, экономически обоснованного распределения прибыли от деятельности компании в целом между всеми участниками перевозочного процесса.

15. Доходы от реализации ТТП могут быть сопоставимы с величиной сырьевой ренты только в случае формирования в России не просто транзитного, а производственно-транзитного сектора экономики. Прежде всего

речь идет о реализации программы «Создание инновационного подвижного состава для контейнерных и смешанных перевозок» в рамках национального проекта «Развитие транзитной экономики в России: объединяя Евразию», разработанного в ИПР РАН. Основным участником этого проекта, а также главным заказчиком и эксплуатантом инновационного подвижного состава должна стать РТТК.

16. РТТК должна выступать в роли инкубатора институтов, быть местом институтогенеза с учетом того факта, что «полноценное, целостное и устойчиво работающее предприятие представляет собой в определенном смысле микро модель государства в целом, и подавляющее большинство общественно значимых норм допускает проекцию на внутрифирменное или межфирменное пространство» (Клейнер, 2016, с. 391).

Список литературы

- Андреевский И.* Ледокол «Арктика» стимулирует развитие СМП // РЖД-Партнер. 2016. 17 июня. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/sudostroenie/ledokol--arktiki--stimuliruet-razvitie-smp/> (дата обращения: 17.06.2016).
- Белоглазова Д.* В поиске источника // Гудок. 2016. 8 июня. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1339711&archive=2016.06.08> (дата обращения: 08.06.2016).
- Гущев И.* Власти Петербурга не хотят в этом году компенсировать 4 млрд рублей концессионеру ЗСД // РЖД-Партнер. 2016. 12 мая. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/avtomobil'nye-dorogi/vlasti-peterburga-ne-khotiat-v-ietom-godu-kompensirovat-4-mlrd-rublei-kontsessioneruzsd/> (дата обращения: 20.05.2016).
- Дорога миллионов // Эксперт Урал.* 2016. № 13 (682). 28 марта – 3 апреля. URL: <http://expert.ru/ural/2016/13/doroga-millionov/> (дата обращения: 16.06.2016).
- Единый логистический оператор необходим для Севморпути // РЖД-Партнер.* 2016. 9 июня. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-logistika/edinyi-logisticheskii-operator-neobkhodim-dlia-sevmorputi/> (дата обращения: 10.06.2016).
- Ермоленко М.* ГЧП в транспортной сфере России встало // РЖД-Партнер. 2016. 2 июня. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/investitsii/gchp-v-transportnoi-sfere-rossii-vstalo/> (дата обращения: 02.06.2016).
- 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.
- Ларионова Т.* От идеи – к реализации // Транспорт России. 2016а. № 8 (919). 25 февраля. URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaia-politika/ot-idei-k-realizatsii.html> (дата обращения: 25.02.2016).
- Ларионова Т.* Севморпуть: перезагрузка // Транспорт России. 2016б. № 22 (933). 2 февраля. URL: <http://www.transportrussia.ru/v-sovete-federatsii/sevmorput-perezagruzka.html> (дата обращения: 03.06.2016).
- Полякова И.* Стратегический резерв // Транспорт России. 2016. № 20 (931). 19 мая. URL: <http://www.transportrussia.ru/finansy.-investitsii.-nalogi/strategicheskiiy-rezerv.html> (дата обращения: 27.05.2016).
- РФПИ нашел инвесторов на новую автотрассу до Краснодара // РЖД-Партнер.* 2016. 15 июня. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/investitsii/rfpi-nashel-investorov-na-novuiu-avtotrassu-dokrasnodara/> (дата обращения: 15.06.2016).
- 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).
- Цветков В.А., Зойдов К.Х., Медков А.А.* Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях инте-

грации и глобализации. М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014.

Цветков В.А., Зойдов 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. 2015. № 3. С. 81–94.

Цветков В.А., Зойдов 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. 2015. № 4. С. 32–47.

Рукопись поступила в редакцию 4.07.2016 г.

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN CREATION OF JOINT VENTURES IN THE TRANSPORT-TRANSIT SYSTEM OF RUSSIA. PART 2

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

Tsvetkov Valerii A. – Market Economy Institute Russian Academy of Sciences, Moscow, tsvetkov@cemi.rssi.ru

Zoidov Kobilzhon Kh. – Market Economy Institute Russian Academy of Sciences, Moscow, kobiljonz@mail.ru

Medkov Aleksei A. – Market Economy Institute Russian Academy of Sciences, Moscow, medkov71@mail.ru

The authors discuss the theoretical background and practical directions of development and realization of transit-transport potential (TTP) based on the application of the institute of public-private partnership (PPP) that should be considered in the broadest sense as all the other possible ways of interaction between government and business. Proven to enhance and the effective use of revenues from exports of transport and transit services requires the creation of a large public-

private transport company, able to compete with the global Maritime container services on the route Asia – Europe.

Keywords: institutions, organizations, transit and transport potential, infrastructure projects, transport construction, public-private partnership, investments, transport and logistics companies.

JEL: D21, F15, N70, O22, O57, R40, R42, R49, R58.

References

- Andrievsky I. (2016). Ice-breaker “Arktika” enhances North Sea Way development. *RZD-Partner*, June 17. Available at: <http://www.rzd-partner.ru/news/sudostroenie/ledokol--arktika--stimuliruet-razvitie-smp/> (Accessed: 17.06.2016) (in Russian).
- Gushev I. (2016). St. Petersburg powers do not want to compensate \$4 bln to the West speed-way commissioner this year. *RZD-Partner*, May 12. Available at: <http://www.rzd-partner.ru/news/avtomobil'nye-dorogi/vlasti-peterburga-ne-kho-tiat-v-ietom-godu-kompensirovat-4-mlrd-rublei-kontsessioneru-zsd/> (Accessed: 20.05.2016) (in Russian).
- Yermolenko M. (2016). Public-private partnership in the Russian transportation sphere has collapsed. *RZD-Partner*, June 2. Available at: <http://www.rzd-partner.ru/news/investitsii/gchp-v-transportnoi-sfere-rossii-vstalo/> (Accessed: 02.06.2016) (in Russian).
- Kachalov R.M. (2012). Managing the economic risk: theoretical basis and applications. Moscow: St. Petersburg: Nestor-Istoria (in Russian).
- Kachalov R.M., Yakovleva N.V. (2014). Complex approach to analyzing the quality of the social and economic regional development. *Regional Economics*, no. 4 (40), pp. 128–141 (in Russian).
- Kleiner G.B. (2016). Economics. Modeling. Mathematics. Selected works. Moscow: CEMI RAS (in Russian).
- Larionova T. (2016 a). From an idea to realization. *Transport Rossii*, no. 8 (919), February 25. Available at: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya>

- politika/ot-idei-k-realizatsii.html (Accessed: 25.02.2016) (in Russian).
- Larionova T. (2016 b). North Sea Way: restarting. *Transport Rossii*, no. 22 (933), February 2. Available at: <http://www.transportrussia.ru/v-sovete-federatsii/sevmorput-perezagruzka.html> (Accessed: 03.06.2016) (in Russian).
- Poliakova Ir. Strategic Reserve (2016). *Transport Rossii*, no. 20 (931), May 19. Available at: <http://www.transportrussia.ru/finansy.-investitsii.-nalogi/strategicheskii-rezerv.html> (Accessed: 27.05.2016) (in Russian).
- United logistic operator is necessary for the North Sea Way (2016). *RZD-Partner*, June 9. Available at: <http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-logistika/edinyi-logisticheskii-operator-neobkhodim-dlia-sevmorputi/> (Accessed: 10.06.2016). (in Russian).
- Russian Direct Investment Fund (RDIF) found the investor for the new speed-way to Krasnodar (2016). *RZD-Partner*, June 15. Available at: <http://www.rzd-partner.ru/news/investitsii/rfpi-nashel-investorov-na-novuiu-avtotrassu-do-krasnodara/> (Accessed: 15.06.2016) (in Russian).
- Sukhovsha D. (2016). “Light” format will deprive UTLK the basic preferences. *RZD-Partner*, February 9. Available at: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/legkii-format-lishit-otk-sushchestvennykh-preimushchestv/> (Accessed: 16.02.2016) (in Russian).
- Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A. (2014). Creating an evolutionary model transport-transit Russian system under integration and globalization. Moscow: MEI RAS; St. Petersburg: Nestor-Istoria (in Russian).
- Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Ionicheva V.N. (2015). Institutional and organizational problems of customs regulation of export-import and transit freight transportation in the Eurasian Economic Union. P. I. *Economics of Contemporary Russia*, no. 3, pp. 81–94 (in Russian).
- Tsvetkov V.A., Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Ionicheva V.N. (2015) Institutional and organizational problems of customs regulation of export-import and transit freight transportation in the Eurasian Economic Union. P. II. *Economics of Contemporary Russia*, no. 4, pp. 32–47 (in Russian).
- Road of Millions (2016). *Urals Expert*, no. 13 (682), March 28 – April 3. Available at: <http://expert.ru/ural/2016/13/doroga-millionov/> (Accessed: 16.06.2016) (in Russian).
- Beloglazkova D. (2016). In search of a source. *Gudok*, June 8. Available at: <http://www.gudok.ru/news/paper/?ID=1339711&archive=2016.06.08> (Accessed: 08.06.2016) (in Russian).

Manuscript Received 04.07.2016