

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

© 2011 Н.Б. Хомерики

Московский государственный университет технологий и управления

E-mail: OET2004@yandex.ru

Проведен анализ транспортной системы как фактора удовлетворения социальных потребностей населения. Обозначены возможности совершенствования транспортной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства для повышения качества жизни населения регионов РФ.

Ключевые слова: региональная экономика, транспортная инфраструктура, потребности, государственно-частное партнерство.

Транспорт является одной из важнейших составляющих региональной инфраструктуры. В частности, по мнению И.М. Маергойза, транспорт, одновременно с энергетикой и водным хозяйством, является “костяком инфраструктуры”, функционирующим как единое целое, взаимодействуя со всеми другими сферами и отраслями экономической системы страны¹. Инфраструктура представляет собой комплекс экономических и социальных условий, обеспечивающих результативное развитие отраслей экономики, а также удовлетворяющих потребности населения. К примеру, Е.В. Сибирская и Н.В. Пьянова трактуют термин “региональная инфраструктура” как “элемент жизнеобеспечения социально-экономической системы региона, состоящий из территориально-отраслевого комплекса предприятий и видов деятельности, обеспечивающих потребности населения и территории в ресурсах, продукции, работах, услугах, имеющих общественно-полезную значимость и необходимых для ее функционирования, воспроизводства и развития с целью повышения качества жизни”².

Специфика транспорта как отрасли инфраструктуры заключается в том, что он параллельно обслуживает как производственные, так и непроизводственные сферы на территории региона, при этом деятельность всего инфраструктурного комплекса невозможна при нарушениях в работе транспорта, что особенно актуально в отношении социальной сферы крупных городов. В частности, исследования П. Бурдые, создавшего концепцию присвоения пространства³, демонстрируют наибольшую разработанность общественных оснований проблемы функций транспорта в городе. Он проанализировал возможности доступа или присвоения пространства на основе отношения между распределением агентов и свободных общественных благ. Такое распределение

обуславливает “дифференцированную ценность” различных сфер реализованного общественного пространства. Наиболее дефицитные блага концентрируются в конкретных местах физического пространства. Ценность пространства основана на власти над ним, она заключается в возможности обрести необходимую мобильность⁴. Особенное значение транспорт приобретает в связи с процессами урбанизации - интенсивного расширения территорий городов. Таким образом, транспорт представляет собой необходимый социальный институт. Он действует в пространстве города для обеспечения пространственной доступности благ, определяя жизнедеятельность городского общества, формируя базис качества жизни, стабильности городского социума.

Фундаментальным источником спроса на транспортные услуги выступает так называемая транспортная потребность, определяемая как потребность индивида по перемещению с одного места в другое. Транспортные потребности в городской среде характеризуются такими особенностями, как концентрация на определенной территории, неравномерность, массовость. Неоднородность транспортных потребностей проявляется в разнообразии их типов. Транспортные потребности можно распределить по признакам: 1) задача перемещения; 2) значимость направлений перемещения.

По задаче можно выделить следующие потребности: 1) рабочие; 2) повседневные; 3) связанные с отдыхом; 4) другие. Рабочие транспортные потребности отличаются значительной концентрацией во времени, стабильностью расписания, а также многократностью. Повседневные транспортные потребности, а также связанные с отдыхом характеризуются существенно меньшей регулярностью, большей разнообразностью в пространстве, сниженным напряжением.

По значимости направлений перемещения (мест определенной функции, удаленных от территории наиболее частого пребывания индивида - места труда, обучения, отдыха и т.д.) транспортные потребности в крупных городах можно разделить на обязательные, относительно обязательные, дополнительные, случайные. Обязательный характер свойствен перевозкам, обуславливающим существование человека. Такие потребности создают необходимость ежедневного перемещения в определенное время. Относительно обязательные потребности характеризуются постоянными передвижениями, происходящими не каждый день. Дополнительные потребности обусловлены индивидуальными решениями (туризм, культурные потребности и т.д.). Случайные потребности связаны, к примеру, с охраной здоровья.

Важен анализ тенденций спроса на перевозки одного вида транспорта при изменении уровня цен альтернативных перевозок. В транспортной инфраструктуре сфера субституции очень большая. У потребителя есть возможность выбора между различными типами транспорта, в частности, между общественным и собственным средствами транспорта. Это имеет особую значимость для России. Каждый год российский автомобильный рынок характеризуется все более интенсивным ростом продаж и производства, особенно по отношению к стагнирующим европейским и американским. Средний уровень автомобилизации граждан России в настоящее время сопоставим с подобным показателем ряда стран Восточной Европы (Польша, Словакия и др.) за 2004 г. и составляет несколько более 200 легковых автомобилей на 1000 чел. Доходы населения ежегодно растут, что обуславливает неудовлетворенный спрос на новые легковые автомобили⁵.

Одним из принципиальных мотивов для приобретения легкового автомобиля у большинства граждан в настоящий момент считается желание принадлежать к конкретному слою социума. В связи с этим потребители уделяют повышенное внимание марке автомобиля, желая обладать максимально престижной. Однако естественно, что также значимой группой мотивирующих факторов являются надежность, стоимость и доступность запасных частей.

Удовлетворение подобных потребностей осложняется тем, что основные фонды транспортной сферы, равно как и других отраслей социальной сферы, крайне изношены. Недофинансирование оказывает непосредственное воздействие на уровень качества перевозок. Одним из конструктивных решений дан-

ной проблемы является объединение ресурсов и действий государства и частного сектора в различных формах государственно-частного партнерства (ГЧП).

Практикой выработаны эффективные формы привлечения частного капитала в осуществление инвестиционных инфраструктурных проектов. К примеру, очевидна результативность использования концессионных соглашений при возведении автомобильных дорог, туннелей и мостов. Во-первых, подобные объекты формируют стратегическую транспортную сеть, имеющую приоритетное значение для экономической системы страны. Во-вторых, при создании автодорог федерального и регионального значения необходимы значительные вложения и велик риск превышения затрат. В-третьих, несмотря на то, что эксплуатационные расходы в сравнении с инвестиционными по данному типу проектов относительно низки, автострады, действующие на концессионной основе, как правило, требуют меньших издержек на поддержание.

Классический пример государственно-частного партнерства в транспортной сфере - строительство туннеля в Гонконге между островом Квори Бэй и материком (автомобильной и железной дорог). В 1984 г. тендер выиграл консорциум New Hong Kong Tunnel Consortium. Тендер включал контракт с местным правительством на франчайзинг туннеля (на 30 лет - автомобильной и 22 года - железной дорог) и право его приобретения государством по окончании срока франчайзинга. Обе дороги туннеля кредитовались отдельно через особо сформированные консорциумом хозяйствующие субъекты. Гарантии на предоставленные займы и средства подкреплялись поступлениями от эксплуатации дорог.

Помимо концессий, в транспортной инфраструктуре получили развитие следующие формы ГЧП: 1) формирование совместных научных центров в сферах, находящихся в зоне ответственности органов власти (безопасность, экология и т.д.); 2) формирование территориальных кластеров, где представлены все типы транспорта; 3) совместное финансирование ранних стадий развития бизнеса, в частности, венчурное финансирование.

В России субъекты ГЧП в транспортной сфере зачастую сталкиваются с определенными сложностями. Отсутствуют конкретные организационные, договорные формы, условия налогообложения, с помощью которых могут быть осуществлены намечаемые проекты ГЧП. Существующие законодательные инициативы, в том числе федеральный закон "О концессионных соглашениях", не устраняют данных

сложностей, чем снижают привлекательность для инвесторов соответствующих правовых конструкций.

Для обеспечения притока частного капитала в инфраструктурные проекты на концессионной основе государству необходимо сформировать приемлемый для сторон баланс рисков и потенциалов. Объявлению государством тендера по конкретному проекту должны предшествовать детальная разработка концепции вложений в инфраструктуру на среднесрочную перспективу и определение инвестиционных приоритетов.

Интересно отметить, что ГЧП может иметь и отрицательные черты, проявляющиеся не только в понижении бюджетных ограничений по увеличению инвестиционного потенциала, но и в уменьшении контроля над бюджетными затратами с помощью выведения государственных вложений за пределы бюджета. Решение данной проблемы возможно на основе структуризации ГЧП. В нашей стране эта проблема до определенной степени решена в силу того, что финансирование проектов ГЧП происходит из Инвестиционного фонда РФ, представляющего собой составной компонент федерального бюджета. Структурированные ГЧП обеспечивают увеличение результативности при строительстве и эксплуатации инфраструктурных объектов, а следовательно, сокращают расходы государства по увеличению доступности таких услуг.

Таким образом, можно сделать ряд выводов.

Системный подход к повышению эффективности функционирования института ГЧП на транспорте должен включать в себя ряд приоритетных направлений. В первую очередь, это формирование нормативно-правовой базы, регулирующей ГЧП. Функционирование ГЧП существенно различается по странам. В странах с системой общего права подобных законов может не быть, все ключевые условия по ГЧП включены в договор. С другой стороны, в США существует детальная система нормативно-правовых актов, посвященных ГЧП. В странах с переходной экономикой основа ГЧП ограничена актами о концессиях (Чили, Перу, Индия, ряд стран СНГ) и государственных закупках. В нашей стране существуют законы “О концессионных соглашениях”, “О государственных закупках”, формы типовых соглашений о концессиях на транспорте, проведена реформа учета, обеспечивающая реализацию принципов прозрачности ГЧП.

Следующим важным направлением совершенствования практик ГЧП является порядок отбора и

реализации проектов в рамках ГЧП. Решение о формировании ГЧП, как правило, включает в себя две фазы. *На протяжении первой фазы* принимается решение о достаточном уровне результативности конкретного проекта на основе ряда критериев: 1) наличие потенциального частного инвестора; 2) соответствие задачи по реализации инвестиционного проекта приоритетам развития территории; 3) наличие положительных внетранспортных эффектов и т.д. *Вторая фаза* представляет собой отбор на основе индикаторов финансовой, бюджетной и экономической эффективности.

Также отметим повышенную значимость обеспечения прозрачности бюджетного учета и комплексное раскрытие фискальных рисков. Пока не появятся комплексные международные нормативы учета для ГЧП, сохраняется повышенный риск того, что при формировании ГЧП соображения результативности будут производны в силу того, что они будут уступать место другим факторам, чаще всего коррупционным. Это не совпадает с ключевыми задачами использования ГЧП для увеличения результативности развития транспортной системы.

Не менее важным направлением является обеспечение проектов, осуществляемых на основе ГЧП квалифицированными работниками. Главное требование к ним - беспристрастность. Консультант не может быть аффилированным лицом инвестора данного проекта ГЧП.

Можно сделать заключение о том, что институт ГЧП представляет собой эффективный инструмент повышения инвестиционного потенциала транспорта в ситуации недостатка государственного финансирования. Его развитие возможно лишь при формировании действенной системы нормативно-правовой обеспеченности и фискальной прозрачности.

¹ *Маергойз И.М.* Территориальная структура хозяйства / отв. ред. М.К. Бандман. Новосибирск, 1986.

² *Пьянова Н.В., Сибирская Е.В.* Инфраструктура региона как объект исследования // *Vedecky potencial sveta-2007: materialy IV mezinarodni vedecko-prakticka conference. Dil 2. Economicke vedy.* Praga, 2007. С. 48-52.

³ Там же.

⁴ *Бурдые П.* Социология политики / пер. с фр. Н.А. Шматко; сост., общ. ред. и предисл. Н.А. Шматко. М., 1993.

⁵ *Корниенко С.В.* Покупатель на российском автомобильном рынке // Государственное управление. 2008. № 15.