

УДК 624.02

DOI: 10.34046/aumsuomt91/2

ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

*Я. Я. Эглит, доктор технических наук, кандидат экономических наук, профессор
А. А. Ковтун, кандидат технических наук, доцент
К. В. Тишина, кандидат технических наук, доцент
А.А. Дмитриев, аспирант,*

Настоящая статья посвящена вопросам развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока России. Объектом исследования является реализуемые и перспективные инфраструктурные проекты, предмет исследования – соответствие их инфраструктуры его текущему и перспективному развитию. Рассмотрены возможности применения государственно-частного партнерства (ГЧП) для проведения модернизации портовых мощностей. Экономическая ситуация в России характеризуется резким усилением разрывов в уровне развития разных регионов, что представляет собой серьезную проблему. Потенциал Дальнего Востока позволяет преодолеть сегодняшние трудности. Логистическое направление открывает перспективы существенного улучшения ситуации в регионе. Проведение комплексной модернизации транспортной инфраструктуры позволит обработать возросший поток грузов, ожидающийся в связи с перспективным увеличением перевозок по Северному морскому пути, стимулировать развитие региона, повысить его экономическую эффективность.

Ключевые слова: порт, инвесторы, инфраструктура, грузооборот, территории опережающего социально-экономического развития (ТОР), «Свободный порт Владивосток» (СПВ), государственно-частное партнерство (ГЧП).

This article is devoted to the development of the transport infrastructure of the Far East of Russia. The object of the study is implemented and promising infrastructure projects, the subject of research – the correspondence of their infrastructure to its current and future development. The possibilities of using public-private partnership (PPP) for the modernization of port facilities are considered. The economic situation in Russia is characterized by a sharp increase in gaps in the level of development of different regions, which is a serious problem. The potential of the Far East allows us to overcome today's difficulties. The logistics direction opens up prospects for significant improvement in the situation in the region. The comprehensive modernization of the transport infrastructure will allow to handle the increased flow of goods, expected in connection with the prospective increase in transportation along the Northern sea route, to stimulate the development of the region, to increase its economic efficiency.

Keywords: port, investors, infrastructure, cargo turnover, territories of advanced social and economic development, «free port of Vladivostok», public-private partnership.

1. Введение

В настоящей статье рассмотрены планы и результаты подъема Дальнего Востока России, особое внимание уделено портам. Целью настоящей статьи является определение наиболее перспективного направления развития региона, формулировка предложений по конкретным направлениям. К задачам можно отнести:

1. анализ государственной политики развития региона;
2. рассмотрение влияния Северного морского пути на его развитие;
3. исследование возможностей применения государственно-частного партнерства (ГЧП) для проведения комплексной модернизации транспортной инфраструктуры.

Настоящая статья опирается на труды Н. Киселевой, С. Кузнецова, А. Лапина, В. Тукаева, О. Туркиной, А. Янченко, ряда других авторов.

Значительное внимание, уделяемое на самом высоком государственном уровне развитию

дальневосточного региона страны, придает работе особую актуальность.

2. Государственная политика РФ на Дальнем Востоке: подходы и результаты

Различия в социально-экономическом развитии субъектов РФ и укладе жизни людей очень велики, что определяет важную роль системы отношений между федеральным центром и регионами в обеспечении развития страны. В функционировании рассматриваемой системы имеются проблемы [2, с.45].

Одной из них является становящаяся все более отчетливой тенденция нарастания различий в уровнях развития регионов России [6, с.3], которые с каждым годом увеличиваются [6, с.4]. Требуется комплексное решение в целях недопущения дальнейшего нарастания негативных тенденций, создающих угрозу массового оттока населения, особенно квалифицированных кадров, в более благополучные субъекты РФ, усугубляющих негативную динамику в отстающих, ведущих к дальнейшему увеличению затрат

на их поддержку. При таком сценарии развития, увеличивается нагрузка на регионы-флагманы для поддержания остальных, что ставит вопрос достаточности средств для должного развития их самих – создается риск, при котором менее успешные «утянут вниз» своих доноров, что, в свою очередь, рискует остановить развитие всей страны, отбросить ее назад.

Обозначенные в начале предыдущего абзаца процессы могут оказывать определенное позитивное воздействие на развитие территорий, оживлять конкуренцию регионов [6, с.4]. При грамотном использовании этого фактора может быть осуществлено стимулирование борьбы за привлекательность для осуществления проектов различных компаний посредством создания наиболее выгодных условий.

При актуализации стратегий развития регионов одной из ключевых задач необходимо рассматривать сбалансированное развитие экономики периферийных территорий [1, с.35]. В настоящей статье внимание уделено Дальнему Востоку.

Развитие Дальнего Востока – задача, поставленная в президентском послании 2013 г. [7, с.36]. От ее решения, несмотря на экономические трудности, государство не отступает. В президентском послании 2018 г. признано целесообразным продолжение активной политики привлечения инвестиций, формирования центров социального и экономического роста на Дальнем Востоке [4, с.17].

Решение задачи невозможно без появления новых производств и развития бизнеса, что влечет за собой создание рабочих мест, увеличение ВРП, рост бюджетных поступлений [7, с.36]. Ниже приведены конкретные направления развития.

В целях повышения инвестиционной привлекательности обеспечены льготные условия для инвесторов – 18 территорий опережающего социально-экономического развития (ТОР), зона «Свободный порт Владивосток» (СПВ), к которой относятся все главные порты юга Приморского края и аэропорт Кневичи [7, с.36]. Режим порто-франко распространен на ключевые гавани в Хабаровском крае, на Сахалине, Камчатке, Чукотке, в ТОР-ах за счет государства ведется строительство инфраструктуры [7, с.36].

Участие государства в инфраструктурных проектах заслуживает поддержки. Развитие инфраструктуры стимулирует активное привлечение бизнеса, в виду открытия новых мощностей, нуждающихся в загрузке, в силу объективного снижения затрат на реализацию новых проектов,

у реализуемых появляются дополнительные направления.

Минвостокразвития России предлагает признать неизменными условия инвестирования в территорию опережающего социально-экономического развития (ТОР) и Свободный порт Владивосток в течение 10 лет с момента получения статуса их резидента [9]. С учетом текущей сложной экономической и политической обстановки, такая мера имеет все шансы привлечь дополнительных участников, очевидны ее выгоды, прежде всего, стабильность. Минвостокразвития России считает необходимым установить льготные тарифы страховых взносов для резидентов ТОР и Свободного порта Владивосток [9]. Принимаются конкретные меры по воплощению предложений в жизнь. Соответствующий законопроект был одобрен на заседании Комиссии Правительства России по законопроектной деятельности [9].

В процессе реализации указанных направлений достигнуты успехи.

Государство не нарушило ни одного пункта соглашения с бизнесом Дальнего Востока [4, с.36], на сегодня до реализации удастся довести 85% соглашений [7, с.37]. Данный показатель говорит о заинтересованности всех сторон в достижении запланированного результата, о привлечении к работе стабильных, сильных, ответственных компаний.

В президентском послании 2018 г. подчеркнуто, что ключевое значение для развития русской Арктики, Дальнего Востока имеет Северный морской путь – к 2025 г. его грузопоток возрастет до 80 млн. тонн (в 10 раз) [4, с.17], что еще раз доказывает необходимость приоритетного развития транспортной инфраструктуры региона, в первую очередь, портов.

В качестве результата осуществляемой государственной политики на Дальнем Востоке приведены следующие данные.

Частные инвесторы вкладывают двенадцать рублей на один бюджетный рубль, сегодня экономика Дальнего Востока растет быстрее, чем экономика страны в целом, прирост налогов, инвестиций, демонстрируемый сегодня, будет превышать затраты государства на инфраструктуру [7, с.38]. Д. Тихонов заявил, что баланс между иностранными и отечественными инвестициями (без учета двух больших проектов «Роснефти» и «Газпрома»), около трети инвестиций – иностранные [7, с.38], что показательны в контексте санкционной политики.

Из вышесказанного очевидна первостепенная роль портов Дальнего Востока в перспективном развитии рассматриваемого региона.

3. Государственно-частное партнерство как перспективный механизм реализации крупных проектов

Переход российской экономики к затяжной стагнации, а с 2014 г. – и стагфляции, показал, что модель роста, в основе которой потребление за счет доходов от экспорта сырья и стимулирование внутреннего спроса через потребительское кредитование себя исчерпала [8, с.12].

Необходимый переход на отвечающую интересам прорывного развития, обеспечивающую устойчивый рост благосостояния граждан модель требует реализацию крупных, капиталоемких проектов в различных областях.

В качестве источников финансирования масштабных и социально значимых инвестиционных проектов в основном используются средства федерального и региональных бюджетов, что дает весьма ощутимую нагрузку на их расходную часть [5, с.93].

В этой связи, особенно в условиях кризиса, перед властями возникает дилемма: либо отказаться от реализации подобных проектов, либо реализовывать их «любой ценой», в том числе за счет увеличения бюджетных дефицитов – такие решения не являются приемлемыми [5, с.93].

Одним из перспективных направлений решения данного вопроса является использование механизма государственно-частного партнерства (ГЧП) [5, с.93].

В понимании А. Лапина и И. Алиуллова государственно-частное партнерство – совокупность форм и механизмов средне- и долгосрочного взаимовыгодного взаимодействия (сотрудничества) между органами государственной власти (местного самоуправления), с одной стороны, и хозяйствующими субъектами, с другой стороны, в отношении объектов, находящихся в сфере непосредственного государственного интереса и контроля, что предполагает распределение рисков между партнерами и осуществляется в целях наиболее эффективной реализации проектов [3, с. 22].

Ниже рассмотрены проблемы, которые, по мнению В. Тукаева, являются препятствием для эффективного развития и расширения сфер применения проектов ГЧП [8, с.93].

1. Несовершенство нормативно-правовой базы ГЧП. Данный вопрос не является нерешаемым. Соответствующие поправки в законодательство, внесенные оперативно, позволят избе-

жать многих конфликтных ситуаций, разрешить имеющиеся. Также это сделает анализируемый механизм более интересным для перспективных участников, так как снизит риски, связанные с недостаточным правовым регулированием.

2. Конфликт интересов «государство – частный инвестор – общество» (сущность данной проблемы в том, что задействованные при реализации проектов ГЧП стороны имеют разные по своей природе цели и понимание результатов данных проектов) [5, с.96]. Здесь важна систематическая, в том числе совместная, работа их участников по четкому определению, что они хотят получить друг от друга, могут требовать от других сторон и что в результате реализации начинания должно быть получено. Не последнее место здесь занимает развитие законодательного регулирования.

3. Слишком сложная процедура принятия решений в рамках ГЧП, в том числе меняющаяся финансовые условия сторон [5, с.97]. В качестве мер, направленных на снижения остроты вопроса, предлагается предварительное заключение соглашений, регулирующих соответствующие спорные моменты. Кроме того, подбор участников, чья стабильность и серьезность намерений, готовность брать на себя определенные риски подтверждается опытом реализованных проектов. Внесение изменений в законы, упрощающих процедуру принятия решений, регулирующих ее должным образом, без ущерба для интересов заинтересованных сторон, в том числе общества.

Государственно-частное партнерство способно занять достойное место в обеспечении реализации инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке России, в том числе в модернизации портовых мощностей. Имеются успехи в привлечении инвестиций в регион, являющиеся результатом государственной политики, направленной на его комплексное развитие, высокий процент реализации достигнутых соглашений (85%).

Таким образом, предложение, по повышению значения механизмов ГЧП при реализации программы развития Дальнего Востока России выглядит обоснованным.

4. Заключение

Комплексное развитие Дальнего Востока включает инфраструктурные проекты. Логистическое направление представляется особо перспективным, что определяется местоположением. Представляется необходимой глубокая модернизация Транссиба и БАМа, для снижения дефицита пропускной способности. Увеличение

перевозок грузов по Северному морскому пути открывает перед Дальним Востоком новые перспективы, позволит загрузить, прошедшую комплексную модернизацию транспортную инфраструктуру, в том числе порты, сделать положение компаний устойчивым. Решение сложных технологических задач требует инновационных технологий и квалифицированных кадров, что позволит придать значительный импульс развитию науки и образования в регионе, создаст условия для удержания и привлечения кадров. Повысится экономическая эффективность экономики региона и бизнеса.

Литература

1. Киселева Н. Стратегическое управление социально-экономическим развитием периферийных территорий/ Н. Киселева, А. Тлисов, А. Аджигова// Сборник тезисов Международного научного форума «Государственное управление» 19-20 июня 2017 года. – СПб.: Северо-Западный институт управления – филиал РАНХиГС, 2017. – С. 34-36 (84 с.)
2. Кузнецов С. Стратегия пространственного развития Российской Федерации в системе приоритетов государственного управления/ С. Кузнецов, Н. Межевич// Сборник тезисов Международного научного форума «Государственное управление» 19-20 июня 2017 года. – СПб.: Северо-Западный институт управления – филиал РАНХиГС, 2017. – С. 41-45 (84 с.)
3. Лапин А. Формирование института государственно-частного партнерства в субъектах Российской Федерации/ А. Лапин, И. Алиуллов// Управленческое консультирование. – 2012. – №3. – С.21-27.
4. Петросьян А.В., Хекерт Е.В. Улучшение безопасности мореплавания в районах действия систем управления движением судов // Вестник государственного морского университета им. адмирала Ф.Ф. Ушакова.– 2016.– № 2 (15).– С. 22-24.
5. Тукаев В. Проблемные вопросы развития государственно-частного партнерства: тормоза и драйверы/ В. Тукаев// Управленческое консультирование. – 2016. – №12(96). – С.92-98.
6. Туркина О. Методы оценки и механизмы сглаживания пространственных диспропорций в социально-экономическом развитии регионов (на примере регионов юга России): монография/ О. Туркина. – СПб.: ИПЦ СЗИУ-фил. РАНХиГС, 2016. – 94 с.
7. Ульянов Н. Все, что обещали, – сделали/ Н. Ульянов// Эксперт. – 2017. – №38. – С.36-38
8. Шамахов В. Новая общественно-политическая нормальность и уроки модернизации постсовет-

ской системы государственного управления/ В. Шамахов, А. Балашов// Управленческое консультирование. – 2016. – №12(96). – С.6-15

9. Минвостокразвития: Свободный порт Владивосток будет работать с «дедупкинкой» URL:<http://vestiprim.ru/news/ptmnews/60279-minvostokrazvitiya-svobodnyy-port-vladivostok-budet-rabotat-s-dedushkinoy-ogovorkov.html> (15.02.2018)

References

1. Kiseleva N. Strategicheskoe upravlenie social'no-ekonomicheskim razvitiem periferijnyh territorij/ N.Kiseleva, A.Tlisov, A.Adzhikova// Sbornik tezisov Mezhdunarodnogo nauchnogo foruma «Gosudarstvennoe upravlenie» 19-20 iyunya 2017 goda. – SPB.: Severo-Zapadnyj institut upravleniya – filial RANHiGS, 2017. – s.34-36 (84 s.)
2. Kuznecov S. Strategiya prostranstvennogo razvitiya Rossijskoj Federacii v sisteme prioritetov gosudarstvennogo upravleniya/ S.Kuznecov, N.Mezhevich// Sbornik tezisov Mezhdunarodnogo nauchnogo foruma «Gosudarstvennoe upravlenie» 19-20 iyunya 2017 goda. – SPB.: Severo-Zapadnyj institut upravleniya – filial RANHiGS, 2017. – s.41-45 (84 s.)
3. Lapin A. Formirovanie instituta gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v sub'ekтах Rossijskoj Federacii/ A.Lapin, I.Aliullov// Upravlencheskoe konsul'tirovanie. – 2012. – №3. – s. 21-27
4. Petros'yan A.V., Hekert E.V. Uluchshenie bezopasnosti moreplavaniya v rajonah dejstviya sistem upravleniya dvizheniem sudov. //Vestnik gosudarstvennogo morskogo universiteta im. admirala F.F. Ushakova.– 2016.– № 2 (15).– S. 22-24
5. Tukaev V. Problemnye voprosy razvitiya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva: tormoza i drayvery/ V.Tukaev// Upravlencheskoe konsul'tirovanie. – 2016. – №12(96). – s.92-98
6. Turkina O. Metody ocenki i mekhanizmy sglazhivaniya prostranstvennyh disproporcij v social'no-ekonomicheskom razvitii regionov (na primere regionov yuga Rossii): monografiya/ O.Turkina. – SPB.: IPC SZIU-fil. RANHiGS, 2016. – 94 s.
7. Ul'yanov N. Vse, chto obeshchali, – sdelayi/ N.Ul'yanov// Ekspert. – 2017. – №38. – s.36-38
8. SHamahov V. Novaya obshchestvenno-politicheskaya normal'nost' i uroki modernizacii postsovetsoj sistemy gosudarstvennogo upravleniya/ V.SHamahov, A.Balashov// Upravlencheskoe konsul'tirovanie. – 2016. – №12(96). – s.6-15
9. Minvostokrazvitiya: Svobodnyj port Vladivostok budet rabotat' s «dedushkinoy ogovorkoy» URL:<http://vestiprim.ru/news/ptmnews/60279-minvostokrazvitiya-svobodnyy-port-vladivostok-budet-rabotat-s-dedushkinoy-ogovorkoy.html> (15.02.2018)