

Для цитирования: Экономика региона. — 2016. — Т. 12, вып. 4. — С. 977–988

doi 10.17059/2016-4-1

УДК 330.101.8:338.47.656: 339.923

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

Институт проблем рынка РАН (Москва, Российская Федерация; e-mail: kobiljonz@mail.ru)

## РЕАЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНЫХ ПРОЕКТОВ НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОССИИ<sup>1</sup>

*В статье рассматриваются основные направления реализации актуальных транспортно-транзитных проектов на основе института государственно-частного партнерства (ГЧП) в России. Настоящая работа является продолжением исследования теории и практики применения института ГЧП при осуществлении инвестиционных проектов, направленных на развитие и реализацию транспортно-транзитного потенциала страны. На методологической основе эволюционно-институциональной теории, исторического подхода, системного анализа и теории фирм рассмотрены основные действующие проекты развития транспортно-транзитной системы России с применением института ГЧП: сооружение высокоскоростной магистрали Москва — Казань с последующим ее продлением до китайской границы, функционирование транспортно-логистических комплексов в Челябинской области, инфраструктурное обеспечение транзитных перевозок грузов по Северному морскому пути, участие иностранных инвесторов в развитии российских морских портов и подходов к ним. Показано, что обеспечение конкурентных преимуществ транзитных перевозок по конкретному маршруту предполагает большую скорость проследования грузов с минимумом остановок, обработок и перегрузов в пути. Доходы от реализации транспортно-транзитного потенциала могут быть сопоставимы с величиной сырьевой ренты только в случае формирования в России не просто транзитного, а производственно-транзитного сектора экономики. В связи с этим акцент сделан на определении возможности и необходимости организационных преобразований, связанных с образованием крупной государственно-частной транспортной компании, способной создать конкуренцию глобальным морским контейнерным сервисам на маршруте Азия — Европа. Разработаны основные направления и мероприятия в рамках предлагаемого национального проекта «Развитие транзитной экономики в России: объединяя Евразию» и его подпрограммы «Создание инновационного подвижного состава для контейнерных и смешанных перевозок». Приведенные в статье результаты исследования могут быть использованы при подготовке государственных программ и проектов, содержащих систему мероприятий по развитию и реализации транспортно-транзитного потенциала России на основе институциональных и организационных преобразований.*

**Ключевые слова:** актуальные транспортно-транзитные проекты, государственно-частное партнерство, институты, организации, транспортно-транзитный потенциал, транспортное строительство, инвестиции, концессии, транспортно-логистические компании, подвижной состав

### Введение

Конкуренция евро-азиатских маршрутов перевозок грузов, во многом обусловленная политикой Китая и ЕС, побуждает Россию реализовывать новые инфраструктурные про-

екты на основе ГЧП с целью развития собственного транспортно-транзитного потенциала [1–17]. В частности, ГЧП в России становится актуальным в связи с выделением значительных средств на реализацию инфраструктурных проектов, альтернативных российским путям сообщения, из фондов ЕС и международных

<sup>1</sup> © Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А. Текст. 2016.

институтов развития. Прежде всего, речь идет о странах Балтии, которые традиционно поддерживают транспортные проекты, направленные на организацию перевозок в обход территории России. Теперь к ним присоединяется и Украина.

Однако в настоящее время внимание государственных органов власти сосредоточено на инфраструктурном обеспечении крупных внешнеполитических (Саммит АТЭС-2012, Встреча ШОС в Уфе в 2015), спортивных (Олимпиада-2014 в Сочи, Универсиада-2013 в Казани, Чемпионат мира по футболу — 2018) и других международных (например Всемирный фестиваль молодежи и студентов — 2017) мероприятий. Из Фонда национального благосостояния (ФНБ) софинансируются лишь несколько крупных инфраструктурных проектов. Среди них реконструкция БАМа 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.

В результате анализа актуальных проектов развития транспортно-транзитного потенциала России, осуществляемых на принципах ГЧП, в статье выдвигается гипотеза о целесообразности и необходимости участия в них крупной государственной транзитной ГЧП-компании как условия их успешной реализации. Одной из главных задач такой компании должно стать обеспечение высокотехнологичного развития национальной экономики, в т. ч. путем реализации проектов с участием иностранных инвесторов. На российском рынке транспортных услуг сложились необходимые экономические, институциональные и организационные предпосылки для образования крупной компании, деятельность которой была бы направлена на развитие и реализацию транспортно-транзитного потенциала страны. В подтверждение авторской гипотезы в работе приводятся мнения экспертов, подтверждающих необходимость создания единого органа управления транзитными перевозками грузов, хотя бы по Северному морскому пути.

Становление рыночной экономики в России не может гармонично проходить без участия в производственно-транспортных процессах крупных хозяйственных структур, действующих на мезоэкономическом уровне и реализующих не только чисто экономические (направленные на извлечение и максимизацию при-

были), но и общественно значимые функции. 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» [9, с. 144].

Институциональная эволюция в России происходит в результате развития существующих и образования новых предприятий, действующих на основе ГЧП. 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 о концессиях)» [7, с. 417].

Отметим, что ГЧП-компания не обязательно является только проектной, она может и должна вести текущую хозяйственную деятельность как на вновь построенных объектах транспортной инфраструктуры, так и на полученных во время 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.

Созданная ГЧП-компания в области транзитных перевозок грузов и пассажиров по территории России станет, кроме всего прочего, источником институтогенеза, аргументированного лоббиста интересов отрасли, разработчика и распространителя внешне- и внутрифирменных организационных инноваций, элементов корпоративной культуры, сочетающих сбалансированное достижение государственных и коммерческих целей.

## 1. Действующие проекты с государственно-частным партнерством, направленные на реализацию транспортно-транзитного потенциала России

### 1.1. Государственно-частное партнерство при строительстве и эксплуатации высокоскоростных магистралей

Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва — Нижний Новгород — Казань будет осуществляться на принципах ГЧП в форме концессии в соответствии с концессионным законодательством РФ. Линия станет частью ВСМ Москва — Пекин.<sup>1</sup> Российско-китайской рабочей группой по сотрудничеству в области ВСМ разработан следующий механизм реализации этого ГЧП-проекта. Будет создан концессионер — специальная проектная компания, задачей которой станет заключение и исполнение концессионного соглашения о строительстве ВСМ.

По словам Д. Меллера, консорциум «Немецкая инициатива», так же как и Китай, может поучаствовать в обеспечении проекта ВСМ, поскольку китайских средств может не хватить для финансирования всей трассы и подвижного состава. Для этого объединение может выделить средства для закупок технологического оборудования, профинансировать электротехническую часть — электрификацию и электрооборудование, системы управления и автоматизации, связь. И, кроме того, организовать сервисное обслуживание подвижного состава, включая оснащение депо<sup>2</sup>.

При реализации проектов на принципах ГЧП необходимо максимально отстаивать интересы обеспечения высокотехнологичного развития национальной экономики. Однако этого не происходит. Так, при строительстве ВСМ Москва — Казань будет использоваться китайское и немецкое высокотехнологическое оборудование и подвижной состав. Хотя в декабре 2016 г. предусмотрено проведение конкурсного отбора на поставку высокоскоростного подвижного состава при условии его производства с целевой локализацией 70–80 %.

<sup>1</sup> Конкурс на поставку поездов для ВСМ запланирован на декабрь // РЖД-Партнер. 2016. 18 янв. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/vysokoskorostnoe-dvizhenie/konkurs-na-postavku-poezdov-dlia-vsm-zaplanirovan-na-dekabr/> (дата обращения: 18.01.2016).

<sup>2</sup> Белоглазова Д. Весомый вклад // Гудок. 2016. 13 янв. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/news/aper/?ID=1323219&archive=2016.01.13> (дата обращения: 13.01.2016).

Руководители проекта подчеркивают целесообразность использования услуг крупной строительной компании при сооружении ВСМ, не смотря на необходимости государственной поддержки малого и среднего бизнеса. В качестве базовых компаний для реализации проекта ВСМ рассматривается China Railway Construction Corporation Limited (CRCC) — одна из крупнейших государственных строительных компаний в КНР, специализирующаяся на инфраструктурном строительстве, и Siemens совместно с группой компаний «Синара».

### 1.2. Развитие транспортно-транзитного потенциала Челябинской области

Примером реализации транспортно-транзитного потенциала России на региональном уровне могут стать усилия властей и предпринимателей Челябинской области, направленные на то, чтобы регион стал связующим звеном при сопряжении транспортных проектов ЕАЭС и экономического пояса Великого шелкового пути. Необходимо отметить, что в древности через этот регион проходил один из маршрутов Великого шелкового пути. Главными проектами модернизация транспортной инфраструктуры области должны стать строительство ВСМ Москва — Казань — Екатеринбург — Челябинск — Пекин и автомобильной трассы А-310, а также функционирование мультимодального транспортно-логистического комплекса «Южноуральский».

Построенный на принципах ГЧП и открытый в мае 2015 г. транспортно-логистический комплекс «Южноуральский», должен стать входным российским сухим портом на маршруте Россия — Китай (СУАР/Хэйлунцзян/Хубэй) — Казахстан — Россия (Челябинская область). Транспортно-логистический комплекс будет выступать в качестве перевалочного пункта для экспортных поставок в Китай товаров, производимых на предприятиях Челябинской области и других регионов. Кроме того, комплекс будет выполнять производственно-транзитные функции.

Примечательно, что китайские провинции готовы субсидировать движение грузов по этим маршрутам, в частности регион Хубэй уже предоставляет субсидии на перевозку грузов в составе маршрутных контейнерных поездов, следующих в транспортно-логистического комплекса «Южноуральский». Основной задачей российских властей и компаний является обеспечение обратного грузопотока в Китай.

### **1.3. ГЧП при реализации транспортно-транзитного потенциала Северного морского пути и строительстве северного широтного хода**

Осуществление инвестиционных проектов на принципах ГЧП, как правило, является результатом лоббистской деятельности влиятельных предпринимателей и бизнес-групп. Не стали исключением и проект «Ямал СПГ» и сопряженные с ним проекты развития СМП, строительства северного широтного хода и порта Сабетта. Строительство порта Сабетта осуществляется на принципах ГЧП. Из федерального бюджета финансируется создание морского и подходного каналов, операционной акватории, системы навигации и управления движением. Инвесторы «Ямал СПГ» (российская компания «Новатэк», французская Total и Китайская национальная нефтяная корпорация) возводят причалы, складские помещения, инженерные сети.

Проект северного широтного хода рассматривается как альтернативное направление вывоза продукции нефтегазового комплекса. Железная дорога Обская — Коротчаево протяженностью 707 км позволит соединить Свердловскую и Северную железные дороги. Железная дорога необщего пользования Карская — Сабетта является продолжением в северном направлении построенной ОАО «Газпром» линии Обская — Бованенково и является частью проекта «Ямал СПГ». Финансирование строительства Северного широтного хода также будет осуществляться на принципах ГЧП за счет федерального и регионального бюджетов, инвестиционной программы ОАО «РЖД», кредитов и собственных средств участников проекта.

Транзитное значение проекта заключается в следующем:

1. Порт Сабетта может стать одним из ключевых элементов береговой инфраструктуры СМП.

2. Вывоз продукции «Ямал СПГ» с использованием судов-газовозов ледового класса и завоз материалов и других грузов, необходимых для строительства и функционирования производств по добыче и сжижению природного газа и функционированию порта, позволят снизить условно-постоянные затраты на проход одного судна, в т. ч. и в транзитном сообщении.

3. Северный широтный ход может превратить порт Сабетта в дополнительную точку входа и выхода транзитных грузов между СМП и сетью российских железных дорог, а также обеспечить надежность функциониро-

вания порта и стабильность на прилегающей территории.

По мнению Н. Пегина, «вопросами развития СМП должен заниматься единый государственный 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»<sup>1</sup>.

В. Ключев обращает внимание на то, что «большая часть СМП является акваторией со свободой судоходства в силу международного 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»<sup>2</sup>. По нашему мнению, организатором и главным получателем доходов от осуществления транзитных перевозок грузов по СМП должна стать вновь созданная государственная транспортно-транзитная компания, владеющего собственным флотом судов-контейнеровозов усиленного ледового класса и другими типами судов.

### **1.4. Государственно-частное партнерство с участием иностранных компаний**

Вполне допустимо и целесообразно привлекать инвестиции иностранных компаний в проекты, направленные на развитие транзитных коммуникаций, являющихся частью крупного макрорегиона, например, Северо-Восточной Азии. Они в большей степени входят не в национальный, а в межрегиональный трансграничный транспортно-коммуникационный комплекс. Так, в начале 2016 г. компания Hyundai Development Company (Южная Корея) выразила намерение инвестировать средства в инфраструктурные и туристические проекты в Приморском крае на принци-

<sup>1</sup> Ларионова Т. От идеи — к реализации // Транспорт России. 2016. №8 (919, 25 февр.) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/ot-idei-k-realizatsii.html> (дата обращения: 25.02.2016).

<sup>2</sup> Там же.

пах ГЧП<sup>1</sup>. Одним из направлений инвестиций должны стать проекты строительства инфраструктуры МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»<sup>2</sup>. При всей важности экспортно-импортных операций развитие транспортной инфраструктуры, в частности портов, должно быть направлено на реализацию транспортно-транзитного потенциала России. Для этого, например, в состав участников совместного предприятия DP World Russia, соглашение о создании которого подписали один из национальных институтов развития — Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ), и портовый оператор DP World (Объединенные Арабские Эмираты)<sup>3</sup>, было бы целесообразно ввести государственную компанию по развитию транзитных перевозок — государственную транспортно-транзитную компанию. В этом случае инвестиции в развитие объектов портовой, транспортной и логистической инфраструктуры России, которые должно осуществлять совместное предприятие, целевым образом направлялись и на максимизацию транзитных перевозок.

## **2. Создание и организация работы крупного государственно-частного оператора транзитных перевозок высокодоходных грузов**

### **2.1. Проблемы функционирования крупного контейнерного оператора**

На российском рынке транспортных услуг сложились необходимые предпосылки для образования крупной компании, деятельность которой была бы направлена на развитие и реализацию транспортно-транзитного потенциала страны. Можно отметить следующие тенденции, свидетельствующие о необходимости такой организационной инновации:

<sup>1</sup> Компания Hyundai Development Company имеет опыт осуществления проектов ГЧП на условиях BOT (Build — Operate — Transfer), то есть, реализует предложенный государством проект, управляет объектом в течение 30 лет, а затем передает государству. В частности, на таких условиях были построены 20 км дороги Пусан — Кимхэ, контейнерные терминалы в портах Пусан, Масан, Ульсан.

<sup>2</sup> Hyundai Development Company может на условиях ГЧП инвестировать в проекты в Приморье // РЖД-Партнер. 2016. 22 янв. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/investitsii/hyundai-development-company-mozhet-na-usloviakh-gchp-investirovat-v-proekty-v-primore/> (дата обращения 23.01.2016).

<sup>3</sup> Основной вид деятельности компании DP World (ОАЭ) — управление контейнерными грузами, дающее три четверти прибыли.

1. Организационные и институциональные изменения, направленные на превращение ОАО «РЖД» из преимущественно перевозочной в транспортно-логистическую компанию.

2. Консолидация парка контейнеров нескольких компаний для обеспечения их загрузки, в том числе и обратной.

3. Проявление монополизма на рынке контейнерных перевозок грузов, связанное с неразвитой организационной и институциональной средой.

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, «легкий» вариант работы объединенной транспортно-логистической компании, элементы монополистического поведения ПАО «Трансконтейнер». Образование и работа крупной государственно-частной корпорации или акционерного общества под условным названием ГК (АО) «Рострастранзит» позволит создать конкурентную среду на рынке транзитных перевозок грузов. Компания будет конкурировать за грузопотоки, как с глобальными морскими контейнерными сервисами, так и с внутренними перевозчиками — ПАО «Трансконтейнер», ОАО «РЖД Логистика», объединенная транспортно-логистическая компания, крупными частными компаниями, особенно в случае передачи в ее капитал контейнерных терминалов, расположенных в узловых точках транспортных коридоров. Важной задачей государственной транспортно-транзитной компании должно стать повышение уровня контейнеризации грузов и налаживание эффективного оборота контейнеров, участие в налаживании производства контейнеропригодных грузов в промышленно-транзитных центрах транспортных коридоров.

### **2.2. Организационные и институциональные основы формирования и курсирования ускоренных контейнерных поездов**

В настоящее время действуют 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 должны составлять не менее 71 условного вагона;

— он должен иметь одну станцию назначения;

— существуют разные требования к условиям перевозки различных типов контейнеров и др. грузов;

— установлены разные тарифы для разных типов контейнеров;

— действует институт тарифного коридора, позволяющий получать скидку к тарифу (в размере до 25 %) только при предоставлении гарантий дополнительных потоков грузов.

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

### ***2.3. Государственно-частное партнерство при модернизации и развитии транзитных перевозок по Транссибирской железнодорожной магистрали***

В настоящее время идут активные работы по модернизации Восточного полигона железных дорог России с привлечением средств из Фонда национального благосостояния (ФНБ). Их проведение обусловлено, прежде всего, необходимостью инфраструктурного обеспечения роста экспортных грузопотоков (главным образом перевозок угля) в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Однако в целях развития транспортно-транзитного потенциала особое внимание должно уделяться модернизации Транссиба с целью пропуска ускоренных контейнерных поездов. Прежде всего, речь идет об улучшении профиля пути, спрямлении кривых малого радиуса особенно на участках Забайкальской железной дороги (ЗабЖД), где движение со скоростью 120 км/ч пока невозможно.

В условиях Сибири и Дальнего Востока особую актуальность приобретает реализация инвестиционных проектов на принципах ГЧП, направленных на привлечение и удержание трудовых ресурсов, в т. ч. задействованных в обслуживании и развитии восточного участка Транссиба и зоны БАМа. Требуется выделение субсидий на содержание и модернизацию объектов ЖКХ с целью недопущения роста коммунальных платежей.

### **3. Разработка и реализация национальной программы «Создание инновационного подвижного состава для контейнерных и смешанных перевозок»**

#### ***3.1. Производство инновационных локомотивов для ускоренных контейнерных и контейнерных перевозок грузов железнодорожным транспортом***

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 ГК (АО) «Ростраstrанзит».

Оформленные нормативными документами требования к техническим характеристикам локомотива для ускоренных контейнерных перевозок должны быть следующими:

— мощность (грузоподъемность) больше, чем у пассажирских локомотивов;

— скорость выше, чем у грузовых локомотивов;

— асинхронный тяговый электродвигатель;

— двухсистемность (возможность работать на дорогах, электрифицированных как на переменном, так и на постоянном токе)<sup>1</sup>;

— возможность бесперебойной работы на длинных плечах;

— количество локомотивов, достаточное для обеспечения эффективного оборота на главных транзитных маршрутах и окупаемости их разработки и производства.

Необходимо учитывать, что двухсистемный локомотив для ускоренных контейнерных перевозок с асинхронным тяговым электродвигателем стоит дороже других электровозов, поэтому, с одной стороны, его производство будет генерировать большую добавленную стоимость, с другой стороны, он должен использоваться для ведения составов с высокодоходными грузами, какими и являются грузы

<sup>1</sup> Представляется, что такой электровоз будет больше подходить российской железнодорожной сети, чем двухсистемный грузовой электровоз (типа 2ЭВ120), область применения которого до конца не определена.

в контейнерах. Его применение также целесообразно при организации смешанных железнодорожно-автомобильных (контрейлерных) перевозок высокодоходных грузов.

Контрактными документами государственной транспортно-транзитной компании, регулирующими разработку, производство и закупку инновационных локомотивов, должно быть институционально установлено требование максимальной локализации их производства (на уровне не ниже 70 %) в целях максимизации создаваемой в России добавленной стоимости и обеспечения экономической безопасности страны. Именно государственная транспортно-транзитная компания 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 институциональных механизмов ЕАЭС и других международных соглашений.

### **3.2. Производство инновационных фитинговых платформ для ускоренных контейнерных перевозок**

Еще одним направлением инновационного развития контейнерных перевозок является разработка новых моделей длиннобазных фитинговых платформ, вписывающихся с наименьшим трением и потерей скорости в кривые, в т. ч. малого радиуса.

Применение инновационных фитинговых вагонов-платформ должно сопровождаться институциональной эволюцией, направленной на производственно-технологическое сопряжение нового подвижного состава, имеющейся железнодорожной инфраструктуры и существующих перевозочных технологий, а также на сокращение сроков его окупаемости. Институциональная среда должна обеспечивать соответствие технических характеристик инновационных платформ и состояния железнодорожной инфраструктуры в целях организации скоростного сообщения, исключение старых вагонов из составов с инновационными платформами при формировании поездов, ускоренную амортизацию нового подвижного состава, тарифные преференции для поездов, состоящих из инновационных вагонов, применение которых способствует более мягкому воздействию на путь, повышению пропускной способности линий, применению эффективных перевозочных технологий (маршрутные отправки,

движение по расписанию, минимизация отцепок в ремонт и пр.)

Обеспечить полносоставные маршрутные отправки в соответствии с расписанием может только крупная транспортно-логистическая компания, какой и должна стать государственная транспортно-транзитная компания.

### **3.3. Организация производства российских рефрижераторных контейнеров**

Одним из перспективных направлений реализации транспортно-транзитного потенциала России являются ускоренные перевозки рыбы и морепродуктов с применением рефрижераторных контейнеров (рефконтейнеров) как в направлении восток — запад, так и север — юг. Можно подумать и об организации перевозок свежей рыбы и морепродуктов, например, в специально оборудованных танк-контейнерах. Необходимость применения рефконтейнеров обусловлена, прежде всего, тем, что имеющийся парк рефрижераторных секций, вагонов-термосов устарел и подлежит списанию: в 2017 г. может быть списано более 90 % имеющегося изотермического подвижного состава. Рефконтейнеры, в которых можно перевозить меньшие партии грузов и не использовать обслуживающий персонал в пути следования, являются инновационной альтернативой рефсекциям. Для обеспечения вывоза рыбы и морепродуктов на внутренний рынок и их транзитной транспортировки необходимо наладить и развивать производство рефконтейнеров в России. Пока такого производства нет, операторам, занимающимся перевозкой рыбы с Дальнего Востока, могут быть предоставлены льготы на приобретение рефконтейнеров в рамках налогового и таможенного режима Свободного порта Владивосток, в частности предлагается снизить (отменить) ввозные пошлины на иностранные рефконтейнеры, которые в настоящее время составляют около 33 % их стоимости<sup>1</sup>.

### **3.4. Организация производства инновационных вагонов-платформ для контрейлерно-контейнерных перевозок**

В последнее время на рынке транспортных услуг произошел целый ряд событий, который в перспективе может существенно повысить спрос на железнодорожно-автомобильные (контрейлерные) перевозки, а именно:

<sup>1</sup> Михайлов П. Льготы для контейнера // Гудок. 2015. 01 сент. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1302802&archive=2015.09.01> (дата обращения: 14.01.2016).

## Основные направления реализации национального проекта «Развитие транзитной экономики в России: объединяя Евразию»

№	Направление	Содержание основных направлений проекта	Влияние на развитие транспортно-транзитного потенциала страны	Формы ГЧП
1.	Создание и функционирование государственной транспортно-транзитной компании	Разработка бизнес-плана, обеспечение государственного взноса в акционерный капитал, в т. ч. числе и путем передачи материальных активов	Появление ГКО, ответственной за развитие и реализацию транспортно-транзитного потенциала страны, достойного потенциала страны, конкурента мировым транспортным компаниям	Вхождение государства в состав учредителей государственной транспортно-транзитной компании, совместное финансирование проектов
2.	Модернизация Транссиба	Работы по повышению эксплуатационных характеристик магистрали, связанные с укреплением земляного полотна и спрямлением профиля пути	Увеличение скорости контейнерных поездов, снижение износа пути, повышение конкурентных преимуществ линии как транзитной коммуникации в направлении восток — запад	Выделение финансовых ресурсов из Фонда национального благосостояния
3.	Производство инновационных локомотивов для ускоренных контейнерных поездов	Обеспечение требуемых технических характеристик локомотивов, их закупка государственной транспортно-транзитной компанией в количестве необходимом для достижения окупаемости производства и обеспечения эффективного оборота на сети	Эффективное производственно-техническое обеспечение транзитных перевозок грузов по железнодорожным магистралям России, ЕАЭС и всему «пространству 1520»	Заказчик НИОКР и закупщик — государственно-частная ГТТК, обеспечение ускоренной амортизации и льготных тарифов за пользование инфраструктурой
4.	Производство инновационных фитинговых платформ	Техническое обеспечение повышения скорости контейнерных поездов до 120 км/ч и выше, организация массового производства в целях формирования полносоставных поездов из инновационных платформ	Производственно-техническое обеспечение привлечения транзитных контейнерных грузов на железные дороги России ЕАЭС и «пространство 1520»	Заказчик НИОКР и закупщик — государственно-частная ГТТК, обеспечение ускоренной амортизации и льготных тарифов за пользование инфраструктурой
5.	Производство российских рефрижераторных контейнеров	Организация массового производства, обеспечение закупок в т. ч. путем ускоренного вывода и утилизации рефсекций и вагонов-термосов	Занятие рыночной ниши в ускоренных перевозках рыбы, море- и других скоропортящихся продуктов по маршруту Азия — Европа.	Заказчик НИОКР и закупщик — государственно-частная ГТТК, обеспечение ускоренной амортизации и льготных тарифов за пользование инфраструктурой; государственное софинансирование инфраструктурной подготовки производственной площадки
6.	Производство инновационных вагонов-платформ для контейнерно-контейнерных перевозок	Организация массового производства, формирование развитой сети погрузочно-разгрузочных рампы	Повышение качества обслуживания грузовладельцев путем сочетания скорости перевозки, совершенствования пограничных процедур и доставки «от двери до двери»	Институциональное обеспечение преодоления инфраструктурного неравенства, развитие «зеленой» логистики
7.	Разработка и строительство судна-контейнеровоза ледового класса для плавания по СМП	Определение технических характеристик и количества судов, достаточных для формирования предложения услуг по транзитной перевозке грузов по СМП	Производственно-техническое обеспечение привлечения транзитных контейнерных грузов на СМП	Формирование твердого заказа и эксплуатация судов ГЧП-компаний



— рост акцизов на бензин и дизельное топливо, подорожание грузовых автомобилей в результате ослабления рубля;

— введение платы за проезд автомобилей общей массой свыше 12 т по федеральным трассам (система «Платон»), неизбежное увеличение платежей в будущем;

— совершенствование системы весового контроля на федеральных и региональных автодорогах, увеличение сборов штрафов за превышение весовых норм;

— увеличение протяженности платных дорог;

— усиление контроля труда и отдыха водителей;

— транзитные конфликты с сопредельными государствами, заставляющие водителей искать пути объезда, увеличивая протяженность маршрута, использовать паромные линии, подолгу простаивать на альтернативных пограничных пунктах пропуска;

— регулярно возникающие трудности с получением разрешений на двусторонние и многосторонние международные автомобильные перевозки («дозволов»), навязывание на территории других стран дополнительных услуг (например, сопровождения грузовиков), периодическое усиление пограничного контроля, введение новых фитосанитарных норм и др.;

— нарастание износа автомобильных дорог особенно регионального значения в условиях недофинансирования их реконструкции и ремонта;

— дальнейшее расширение платности пользования всеми автомобильными дорогами с целью внедрения рыночного принципа «пользователь платит» и ликвидации инфраструктурного неравенства и др.

Все или почти все эти трудности и ограничения можно преодолеть, используя железнодорожно-автомобильные (контрейлерные) перевозки. Для формирования предложения данного вида транспортных услуг необходимы, прежде всего, разработка и производство соответствующего подвижного состава. Кроме того, необходимо наличие развитой сети терминалов и погрузочных рампы, принадлежащих крупной транспортно-логистической компании. Именно в рамках функционирования такой компании осуществление контрейлерных перевозок будет особенно эффективно. В этом случае можно перевозить не автофуры целиком, а только полуприцепы так, чтобы седельные тягачи с водителями ждали их на станциях прибытия и далее развозили грузы конечным получателем по принципу «от двери до двери».

### **3.5. Разработка и строительство судна-контейнеровоза ледового класса для плавания по Северному морскому пути**

В настоящее время в мире насчитываются единицы судов усиленного ледового класса, которые могли бы осуществлять коммерческие рейсы по СПМ, обеспечивая максимально длительную навигацию. Для организации транзитных перевозок необходима разработка и строительство судна-контейнеровоза ледового класса для плавания по СПМ. Производство и эксплуатация таких судов — реальная рыночная ниша российских компаний на мировом транспортном рынке. По мнению Д. Пурима, «разработка проекта подобного контейнеровоза — большой шаг вперед. Но на пути коммерциализации СПМ предстоит еще многое сделать. Есть и задачи, не имеющие решения: сезонность, дисбаланс контейнерного оборудования, отсутствие инфраструктуры для пополнения запасов судов и обеспечение спасения. И главное — отсутствие тех, кто мог бы принять на себя коммерческие риски по раскрутке контейнерного некруглогодичного сервиса на СПМ»<sup>1</sup>. Государственная транспортно-транзитная компания должна стать компанией, которая бы занялась определением места и роли СПМ в развитии транзитных перевозок, выступила бы в роли заказчика и покупателя судов-контейнеровозов ледового класса и занялась бы продвижением данного сервиса на мировом рынке транспортных услуг.

В целом для реализации транспортно-транзитного потенциала в стране должен быть разработан и реализован национальный проект под условным названием «Развитие транзитной экономики в России: объединяя Евразию». Основные направления и мероприятия этого проекта приведены в таблице.

#### **Заключение.**

#### **Основные выводы и предложения**

1. Транзитная экономика — это хозяйственная система, 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. Функционирование транзитной экономики предполагает не просто про-

<sup>1</sup> Барбашин А. Веревкина Вл. Новая модель // Гудок. 2016. 18 нояб. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1315323&archive=2015.11.18> (дата обращения: 23.11.2015).

пуск грузопотоков по территории, но и ведение посреднической деятельности, а также развитие индустриального и сервисного секторов экономики [11].

2. Инициатором проектов ГЧП в области развития и реализации транспортно-транзитного потенциала России должно стать крупное государственно-частное акционерное общество под условным названием ГК (АО) «Рострастранзит». Его создание и функционирование должны 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.

3. Теоретически обеспечение конкурентных преимуществ транзитных перевозок по конкретному маршруту предполагает большую скорость проследования грузов с минимумом остановок, обработок и перегрузов в пути. Доходы от реализации транспортно-транзитного потенциала могут быть сопоставимы с величиной сырьевой ренты только в случае формирования в России не просто транзитного, а производственно-транзитного сектора экономики.

4. Для развития транзитной экономики РФ требуется реализация предложенной авторами программы «Создание инновационного подвижного состава для контейнерных и смешанных перевозок» в рамках национального проекта «Развитие транзитной экономики в России: объединяя Евразию». Основным участником этого проекта, а также главным заказчиком и эксплуатантом инновационного подвижного состава должна стать транспортно-транзитная компания РФ.

5. ГК (АО) «Рострастранзит» должна быть владельцем или совладельцем терминалов в морских портах и на пограничных переходах («сухие порты») — в местах зарождения и (или) перераспределения грузопотоков. Представляется, что функционирование компании не повлияет негативным образом на состояние конкурентной среды на рынке экспортно-импортных и внутренних контейнерных перевозок, так как она будет работать во внешней среде и конкурировать с глобальными морскими контейнерными сервисами и другими международными перевозчиками, действующими при поддержке национальных органов власти и международных организаций. «Рострастранзит» должна стать получателем сборов за проезд грузового автомобильного транспорта, следующего транзитом по территории России.

6. Сложность, многогранность и гибкость отношений транспортных компаний, федеральных и региональных властей должны быть реализованы во внутрифирменных процессах, в органах управления «Рострастранзит». 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» [11, с. 36].

7. ГК (АО) «Рострастранзит» должна выступать в роли инкубатора институтов, быть местом институтогенеза, так как «полноценное, целостное и устойчиво работающее предприятие представляет собой в определенном смысле микроделу государственного в целом, и подавляющее большинство общественно значимых норм допускает проекцию на внутрифирменное или межфирменное пространство» [9, с. 391].

### Благодарность

*Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского научного фонда (проект № 16-18-10149).*

### Список источников

1. Алтатов А. А., Пушкин А. В., Джапаридзе Р. М. ГЧП. Механизмы реализации. — М.: Изд-во Альпина Паблишерз, 2010. — 200 с.
2. Баженов А. Государственно-частное партнерство — единственный механизм развития Дальнего Востока // Промышленник России. — 2012. — № 7–8 (139) — С. 35–37.
3. Варнавский В. Г. Государственно-частное партнерство. Теория и практика / В. Г. Варнавский, А. В. Клименко, и др. — М.: Изд. дом ГУ-ВШЭ, 2010. — 287 с.
4. Дерябина М. Государственно-частное партнерство. Теория и практика // Вопросы экономики. — 2008. — № 8. — С. 61–77.
5. Делмон Д. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти. — Астана: ИЦ «Апельсин», 2010. — 261 с.

6. Зельднер А. Г. Государственно-частное партнерство. Теория, методология и практика. — М. : ИЭ РАН, 2011. — 212 с.
7. Йескомб Э. Р. Государственно-частное партнерство. Основные принципы финансирования : пер. с англ. — М.: Альпина Паблишер, 2015. — 457 с.
8. Квашина Н. А., Орешкова М. Е. Систематизация подходов к пониманию государственно-частного партнерства в России и за рубежом // Вестник финансового университета. — 2011. — № 6(66). — С. 5–12.
9. Литвяков С. С. Отбор и оценка эффективности проектов в сфере развития транспортной инфраструктуры для их реализации на основе ГЧП // Национальные интересы. Приоритеты и безопасность. — 2013. — № 44(233) — С. 36–47.
10. Клейнер Г. Б. Экономика. Моделирование. Математика. Избранные труды. — М. : ЦЭМИ РАН, 2016. — 856 с.
11. Уильямсон О. И. Вертикальная интеграция производства. Соображения по поводу неудач рынка // Теория фирмы / Под ред. В. М. Гальперина. — СПб. : Экономическая школа, 1995. — 534 с. (Вехи экономической мысли). Вып. 2.
12. Цветков В. А., Зойдов К. Х., Медков А. А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. — М., СПб. : ИПР РАН, Нестор-История, 2014. — 800 с.
13. Якунин В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. — М. : Экономика, 2006. — 432 с.
14. Bult-Spiering M. Strategic Issues in Public-Private Partnerships: an International Perspective / M. Bult-Spiering, G. Dewulf. — Blackwell Publishing Ltd. UK, 2006. — 216 p.
15. Flinders M. The Politics of Public-Private Partnerships // British Journal of Politics and International Relations. — 2005. Volume 7, Issue 2. — 215–239 p.
16. Kenneth J. Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions/ J. Kenneth J., R. Button, A. David, A. Hensher. — Amsterdam; New York: Elsevier, 2005. — 12 p.
17. Lee S. Public-Private Partnerships for Development: A Hand-book for Business/ Suezan Lee. — Washington, DC: USAID and the Committee for Economic Development, 2006. — 30 p.

### Информация об авторах

**Цветков Валерий Анатольевич** — член-корреспондент РАН, доктор экономических наук, профессор, директор, Институт проблем рынка РАН (Российская Федерация, 117418, г. Москва, Нахимовский пр-т, 47; e-mail: tsvetkov@cemi.rssi.ru).

**Зойдов Кобилжон Ходжиевич** — кандидат физико-математических наук, доцент, заведующий лабораторией, Институт проблем рынка РАН (Российская Федерация, 117418, г. Москва, Нахимовский пр-т, 47; e-mail: kobiljonz@mail.ru).

**Медков Алексей Анатольевич** — кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, Институт проблем рынка РАН (Российская Федерация, 117418, г. Москва, Нахимовский пр-т, 47; e-mail: medkov@cemi.rssi.ru).

For citation: *Ekonomika regiona* [Economy of Region]. — 2016. — Vol. 12, Issue 4. — pp. 977–988

**V. A. Tsevtkov, K. Kh. Zoidov, A. A. Medkov**  
Institute of Market Problems of RAS (Moscow, Russian Federation; e-mail: kobiljonz@mail.ru)

### The Implementation of Transportation and Transit Projects on the Basis of Public-Private Partnership in Russia

*The article considers the main directions of the implementation of the current transportation and transit projects on the basis of the institution of public-private partnership in Russia. This work is a continuation of the study of the theory and practice of the application of public-private partnership in the investment projects aimed at the development and realization of the transportation and transit potential of the country. On the methodological basis of evolutionary and institutional economics, historical approach, system-oriented analysis and the theory of firms, the main current projects for the development of Russian transportation and transit system using public-private partnership are considered. They are the construction of a high-speed line of Moscow — Kazan with subsequent extension to the Chinese border; functioning of the transport and logistics in the Chelyabinsk region; infrastructure of transit cargo by Northern Sea Route; participation of foreign investors in the development of Russian seaports and sea gates. It is shown that the competitive advantage of transit traffic by a particular route requires more traversing speed of cargo with a minimum of stops, handling and overloads in the way. Revenue from transportation and transit potential implementation can be comparable to the size of the resource rent in the case of the development in Russia of the production and transit sector of the economy, and not only of a transit one. In this regard, the emphasis is placed on the determination of the possibility and necessity of organizational changes associated with the development of a large public-private transportation company, able to compete with global sea container services of the route of Asia — Europe. The main directions and activities under the proposed national project «Development of transit economy in Russia: Uniting Eurasia» and its sub-program «Creation of innovative rolling stock for container and multimodal transport» are developed. The results of the study can be used in the preparation of state programs and projects, containing a system of measures to develop and implement the transportation and transit potential of Russia on the basis of institutional and organizational changes.*

**Keywords:** current transportation and transit projects, public-private partnerships, institutions, organizations, transport and transit potential, transport construction, investment, concession, transport and logistics companies, rolling stock

### Acknowledgements

*The article has been prepared with the support of Russian Science Foundation (Project № 16–18–10149).*

### References

1. Alpatov, A. A., Pushkin, A. V. & Dzhaparidze, R. M. (2010). *GChP. Mekhanizmy realizatsii [State-private partnership. Mechanisms of realization]*. Moscow: Alpina Publ., 200.
2. Bazhenov, A. (2012). Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo – edinstvennyy mekhanizm razvitiya Dalnego Vostoka [Public and private partnership is the only mechanism for the development of Far East]. *Promyshlennik Rossii [The Industrialist of Russia]*, 7–8 (139), 35–37.
3. Varnavskiy, V. G., Klimenko, A. V. et al. (2010). *Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo. Teoriya i praktika [Public-private partnerships: theory and practice]*. Moscow: GU-VShE Publ., 287.
4. Deryabina, M. (2008). Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo. Teoriya i praktika [Public-private partnerships: theory and practice]. *Voprosy ekonomiki [Questions of economy]*, 8, 61–77.
5. Delmon, D. (2010). *Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo v infrastrukture. Prakticheskoye rukovodstvo dlya organov gosudarstvennoy vlasti [Public-private partnership in infrastructure. Practical cal guide for public authorities]*. Astana: Apelsin Publ., 261.
6. Seldner, A. G. (2011). *Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo .Teoriya, metodologiya i praktika [State-private partnership: theory, methodology and practice]*. Moscow: IE RAS Publ., 212.
7. Yescombe, E. R. (2015). *Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo. Osnovnyye printsipy finansirovaniya: per. s angl [Public-private partnerships: Finances principles. Trans. from English]*. Moscow: Alpina Publ., 457.
8. Kvashnina, N. A. Oreshkova, & M. E. (2011). Sistematizatsiya podkhodov k ponimaniyu gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossii i za rubezhom [Systematization of approaches to understanding public-private partnerships in Russia and abroad]. *Vestnik finansovogo universiteta [Bulletin of Financial University]*, 6(66), 5–12.
9. Litvyakov, S. S. (2013). Otkor i otsenka effektivnosti proektov v sfere razvitiya transportnoy infrastruktury dlya ikh realizatsii na osnove GChP [Selection and evaluation of the effectiveness of projects in the sphere of development of transport infrastructure for their realization on the basis of state-private partnership]. *Natsionalnyye interesy: priority i bezopasnost [National interests: priorities and security]*, 44(233), 36–47.
10. Kleynner, G. B. (2016). *Ekonomika. Modelirovanie. Matematika. Izbrannye trudy [Economics. Modeling. Math. Selected works]*. Moscow: CEMI RAS Publ., 856.
11. Williamson, O. I. (1995). Vertikalnaya integratsiya proizvodstva: soobrazheniya po povodu neudach rynka [Vertical integration of production: considerations about failures of the market]. *Teoriya firmy [Business theory]*. In: V. M. Galperin (Ed.). St. Petersburg: Ekonomicheskaya shkola Publ., 2, 534. (Milestones of economic thought).
12. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. Kh. & Medkov, A. A. (2014). *Formirovanie evolyutsionnoy modeli transportno-tranzitnoy sistemy Rossii v usloviyakh integratsii i globalizatsii [Development of the evolutionary model of the transport and transit system of Russia in the conditions of integration and globalization]*. Moscow, St. Petersburg: IEPER RAS Publ., Nestor-Istoriya Publ., 800.
13. Yakunin, V. I. (2006). *Politologiya transporta. Politicheskoye izmerenie transportnogo razvitiya [Political science of transport. The political dimension of transport development]*. Moscow: Ekonomika Publ., 432.
14. Bult-Spiering, M. & Dewulf, G. (2006). *Strategic Issues in Public-Private Partnerships: an International Perspective*. Blackwell Publishing Ltd. UK, 216.
15. Flinders, M. (2005). The Politics of Public-Private Partnerships. *British Journal of Politics and International Relations*, 7(2), 215–239.
16. Kenneth, J., Button, R., David, A. & Hensher, A. (2005). *Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions*. Amsterdam; New York: Elsevier, 12.
17. Lee, S. (2006). *Public-Private Partnerships for Development: A Hand-book for Business*. Washington, DC: USAID and the Committee for Economic Development, 30.

### Authors

**Valery Anatolyevich Tsvetkov** — Corresponding Member of RAS, Doctor of Economics, Professor, Head of the Institute of Market Problems of RAS (47, Nakhimovskiy Ave., Moscow, 117418, Russian Federation; e-mail: tsvetkov@ipr-ras.ru).

**Kobilzhon Khodzhiyevich Zoidov** — PhD in Physics and Mathematics, Associate Professor, Head of Laboratory, Institute of Market Problems of RAS (47, Nakhimovskiy Ave., Moscow, 117418, Russian Federation; e-mail: kobiljonz@mail.ru).

**Alexey Anatolyevich Medkov** — PhD in Economics, Leading Research Associate, Institute of Market Problems of RAS (47, Nakhimovskiy Ave., Moscow, 117418, Russian Federation; e-mail: medkov71@mail.ru).