

УДК 336.025
DOI: 10.17223/22229388/19/8

Н.С. Богачева, Е.А. Разумовская

МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННО- ЧАСТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И МОДЕРНИЗАЦИИ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ

Рассматривается актуальный вопрос формирования механизма финансирования проектов по строительству и модернизации автотранспортной инфраструктуры, реализуемых традиционно в формате государственно-частного партнерства. Подробно авторы остановились на формате автотранспортного кластера, в котором раскрыта структура финансового механизма автотранспортного кластера.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, автотранспортный кластер, финансовый механизм.

Формирование новых механизмов привлечения финансовых ресурсов частных корпоративных структур наряду с государственным финансированием в проекты по строительству и модернизации объектов автотранспортной инфраструктуры выступает в современных условиях приоритетной задачей для России. Такие проекты курируются на уровне федерального законодательства, в частности, направления и объемы финансирования модернизации автотранспортной системы изложены в документе «Основные направления социально-экономической политики Правительства РФ на долгосрочную перспективу». Именно этим документом руководствуются Федеральное дорожное агентство и Министерство транспорта РФ при финансировании проектов в субъектах РФ и отдельных корпоративных структур.

Финансовые средства, выделяемые на строительство автомобильных дорог из федерального бюджета, поступают в регионы, как правило, в формате трансфертов. Так, в 2014 г. в рамках Федеральной целевой программы регионам перечислены средства в объеме 55 млрд руб., чего, очевидно, недостаточно для покрытия потребностей по вводу в эксплуатацию инфраструктурных объектов [6]. Совершенно не-

допустимо сокращать финансирование строительства и модернизации автотранспортной инфраструктуры, особенно в тех регионах, которые ощущают острую потребность в нем. Складывающаяся тенденция по привлечению финансовых ресурсов частных корпоративных структур является тем форматом, который рассматривается как наиболее перспективный и жизнеспособный. Четкие приоритеты, реализуемые в целях расширения финансирования строительства и реконструкции автомобильных дорог и магистралей, позволят реализовать запланированные объемы ввода инфраструктурных объектов, несмотря на макроэкономические сдвиги в глобальной экономике, не повышая нагрузку на государственный бюджет. Однако такой формат вызывает необходимость разработки новых механизмов финансирования автотранспортной инфраструктуры страны на основе расширения привлечения финансовых ресурсов корпоративного сектора.

Анализ мирового опыта в области взаимодействия государства и частных бизнес-структур позволяет выявить не освоенные в российской практике форматы финансирования столь масштабных и капиталоемких проектов. В целом по показателям протяженности, плотности и качества автотранспортной инфраструктуры Россия существенно отстает от мировых стандартов. Однако именно эти обстоятельства вызывают уверенность в значительной емкости отечественного рынка финансирования автотранспортной отрасли. Согласно информации Федерального дорожного агентства одним из стимулов к увеличению усилий строительства и модернизации отечественной дорожно-транспортной инфраструктуры является рост автотранспортной подвижности населения, рост грузооборота между регионами и ряд других.

Кроме традиционно применяемого формата государственно-частного партнерства (ГЧП), современные научные и прикладные исследования предлагают разработку теоретических положений и практических рекомендаций по формированию других организационно-финансовых механизмов финансирования развития автотранспортной инфраструктуры. В частности, набирают популярность такие форматы, как кластерные объединения предприятий, осуществляющие свою деятельность в формате частичного бюджетного финансирования (ЧБФ) [5. С. 71–77].

Сбалансированное развитие российской экономики и отдельных ее отраслей неразрывно связано с выбором формата финансирования стратегически и социально значимых проектов. Совершенно очевидно, что таковым форматом может являться не какой-то единственный источник, напротив, это должен быть некий многоканальный комплекс специальных финансовых инструментов, одним из ключевых блоков которого должно быть государственно-частное партнерст-

во, реализуемое в формате частичного бюджетного финансирования. Формат ЧБФ следует рассматривать как один из механизмов государственно-частного партнерства наряду с концессионными соглашениями, контрактами жизненного цикла; операторскими соглашениями, инвестиционной арендой и др.

Частичное бюджетное финансирование в рамках ГЧП различается в зависимости от последовательности этапов реализации соглашения по строительству, введению в эксплуатацию и использованию объектов автотранспортной инфраструктуры. В мировой практике наиболее популярными методами финансирования являются [3. С. 34–37]:

1. BOT (Build – Operate – Transfer), характеризующий этапы создания, использования и передачи прав на объект. Первые два этапа осуществляет частный корпоративный инвестор, а после определенного договором периода объект инфраструктуры передается государству. Сроки использования объекта частным корпоративным инвестором могут быть пролонгированы в случаях, когда возникает необходимость, например, если доходность объекта оказалась в установленный период ниже прогнозируемой. В мировой практике такой формат финансирования применяется при строительстве платных высокоскоростных автодорог в Италии, Испании, Южной Корее наряду с другими инфраструктурными объектами – трубопроводы, тоннели, аэропорты. Подобные проекты требуют весьма значительных объемов инвестиционных вложений, однако, например, электростанции и трубопроводы в принципе не могут быть переданы частным корпоративным структурам.

2. BTO (Build – Transfer – Operate), предусматривающий иную последовательность работы: после создания объекта последний передается в собственность заказчику – государству, после чего частный корпоративный инвестор получает право на эксплуатацию созданного объекта инфраструктуры. Данный формат используется преимущественно в тех случаях, когда интересы государства состоят в сохранении контроля в отношении инфраструктурного объекта и недопущении установления иных условий его использования.

3. BOO (Build – Own – Operate) предполагает, что частный корпоративный инвестор строит инфраструктурный объект, после чего получает возможность оформления его в собственность с правом управления на определенных условиях. Очевидно, что данный формат финансирования основан на неограниченном периоде отношений между сторонами, а потому является весьма привлекательным для частных корпоративных инвесторов.

4. Формат BOOT (Build – Own – Operate – Transfer) позволяет установить несколько иную последовательность прав частного инвестора в отношении инфраструктурного объекта: по окончании этапа строительства он наделяется правами владения и управления объектом, однако по истечении установленного договором периода неизбежно происходит передача объекта государству. Данный формат финансирования достаточно популярен.

5. BBO (Buy – Build – Operate) – еще один формат софинансирования капиталоемких проектов, предусматривает значительно более расширенные права частных корпоративных структур, выступающих в качестве инвесторов. На первом этапе работы происходит приобретение объекта (если объект существует, но нуждается в реконструкции, восстановлении, расширении или модернизации). В ином случае за инвестором закрепляются права на объект, который предполагается создать. На следующем этапе выполняются строительные работы, реконструкция (модернизация) с последующими правами по управлению объектом.

Перечисленные форматы финансирования следует рассматривать как основу для формирования адаптированных механизмов государственно-частного взаимодействия по строительству и модернизации автотранспортной инфраструктуры страны.

Процесс финансового управления на автотранспортных предприятиях, вовлеченных в деятельность, связанную со строительством и модернизацией автотранспортной инфраструктуры страны, необходимо реформировать, поскольку существующий механизм финансирования данных направлений демонстрирует свою невысокую эффективность и привлекательность. Формирование особым образом структурированного организационно-финансового механизма, способного обеспечить паритетное участие партнеров – государства и частных корпоративных структур, назрело и рассматривается среди приоритетов структурных реформ российской экономики [4. С. 5–29].

Предложения о формате кластеров автотранспортных компаний, осуществляющих свою деятельность при частичном бюджетном финансировании, основана на принципах компенсации расходов предприятиям, входящим в состав кластера, посредством субсидий, дотаций и субвенций. Предложение нового организационно-финансового механизма на основе партнерских отношений между государством и корпорациями-участниками проектов дорожного строительства и модернизации транспортной системы страны представляется в полной мере необходимым на данном этапе.

Деятельность кластеров на основе вхождения в них автотранспортных компаний формирует условия для реализации особых финансовых механизмов, имеющих высокую степень адаптации к конкретным задачам, осуществляемым при частичном бюджетном финансировании. Особенностью частичного бюджетного финансирования являются дотации, направляемые только на покрытие кассовых разрывов и дефицитов при росте транзакционных издержек кластерного образования.

Данная форма ни в коем случае не может рассматриваться как партнерские отношения, поскольку контроль и оценка эффективности реализации процессов в рамках частичного бюджетного финансирования, контроль финансовой деятельности кластеров и оценка финансовых результатов остаются за государством в лице соответствующих структур.

Компании, входящие в автотранспортные кластеры, выступают элементами кластерных образований, образующих особую инфраструктуру, расширяющую границы деятельности отдельных хозяйствующих субъектов. Формат дотационного частичного бюджетного финансирования обусловлен социальной значимостью практически всех видов автотранспортной деятельности – кроме строительства и модернизации дорожной инфраструктуры, это перевозка пассажиров и транспортировка грузов. Обслуживание внутригородских, внутри- и межрегиональных перевозок обеспечивает значительное число крупных и мелких автотранспортных компаний, контроль за которыми не всегда эффективен в условиях свободного рын-

ка. Частичное бюджетное финансирование в этом случае решает одновременно две важные задачи: 1) повышение эффективности контроля по целевому использованию средств и вопросам безопасности деятельности автотранспортных кластеров и 2) обеспечение защищенности работников автотранспортных компаний по оплате труда и предоставлению социальных гарантий, принимая во внимание интернациональный коллектив.

Частичная финансовая бюджетная поддержка автотранспортных компаний, особенно в регионах, не всегда целесообразна и доступна отдельным некрупным хозяйствующим субъектам, тогда как кластерная форма интеграции позволяет объединить компании с целью лоббирования интересов по участию последних в формате частичного бюджетного финансирования. Именно государственная поддержка автотранспортных кластеров позволяет регулировать стоимость автотранспортных услуг, что имеет особое значение при перевозке пассажиров и социально значимых грузов, связанных с предоставлением транспортных услуг населению. Вопрос о том, насколько целесообразна пролонгация частичного бюджетного финансирования данного сектора экономики на основании рассмотренных аргументов, остается актуальным и может решаться на уровне регионов.

Однако как формат финансирования, обеспечивающий устойчивость работы автотранспортной инфраструктуры, это крайне интересный опыт. Формализованная структура финансового механизма автотранспортного кластера в условиях частичного бюджетного финансирования представлена на рис. 1.

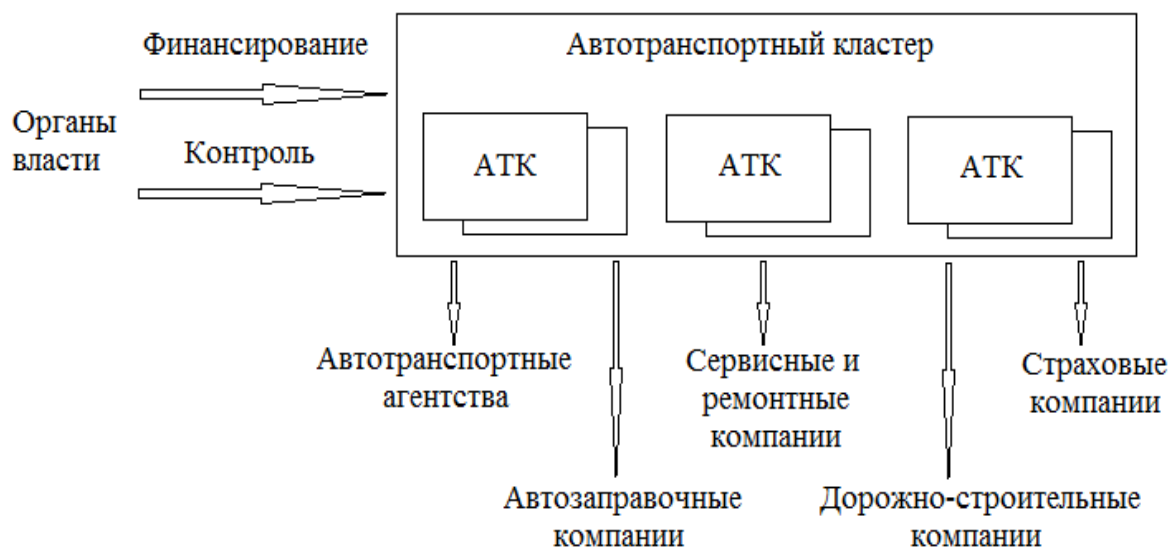


Рис. 1. Структура финансового механизма автотранспортного кластера

Как видно из рисунка, структура финансового механизма предполагает взаимодействие автотранспортного кластера в первую очередь с органами государственной власти, которые осуществляют частичное бюджетное финансирование и контроль деятельности АТК [1]. Кроме того, имеют место отношения, формирующиеся в ходе операционного взаимодействия кластера с автотранспортными агентствами; сервисными и ремонтными компаниями; дорожно-строительными компаниями, страховыми и автозаправочными компаниями, для которых характерен партнерский формат отношений на взаимовыгодных финансовых условиях, способных обеспечить повышение эффективности совместного функционирования [1. С. 112–115].

Формат партнерских отношений в кластерных образованиях автодорожной сферы, очевидно, следует считать залогом достижения высоких результатов, поскольку каждый участник кластера и его финансового механизма, но заинтересован в успешности ведения хозяйственной деятельности своих партнеров по кластерному образованию [2. С. 42–47].

Детальные исследования области взаимодействия партнеров в рамках кластерных форматов и распределения финансовых потоков представляются целесообразными с применением математического инструментария, в частности, теории игр с использованием минимаксного подхода одновременно в двух целях: для сравнения критериев, входящих в состав кластеров субъектов, и для прогнозирования качественных параметров развития кластерной системы. Результатом, очевидно, может стать задача по определению и оптимизации стратегии субъектов кластера, минимизирующей транзакционные издержки финансовые потери, снижающие эффективность деятельности. Результат, по убеждению автора, можно считать позитивным в том случае, если удастся показать, что генерируемый автотранспортным кластером синергический эффект превышает текущие транзакционные издержки.

Эффективность предполагает использование финансовых ресурсов на основе системы показателей, позволяющей выявлять изменения в струк-

туре привлеченного капитала компании или проекта, доходности, прибыльности и др. Эффективность размещения привлеченного капитала определяет в дальнейшем степень интенсивности его использования, что сказывается на финансовой устойчивости компании (проекта), а также на показателях платежеспособности, кредитоспособности.

Оценка эффективности использования финансовых ресурсов является комплексным индикатором того, насколько целесообразно организована работа компании. Повышение эффективности деятельности предполагает внедрение передовых способов использования финансовых ресурсов и управления ими в процессе работы. Задачей оценки эффективности использования финансовых ресурсов выступает выявление критериальных индикаторов финансового состояния компании (проекта) и совокупности факторов, оказывающих влияние на потенциальные возможности привлечения формирования финансовых ресурсов. Кроме того, в ходе оценки могут быть выявлены факторы, несущие угрозы финансовому положению компании (проекта), и резервы, способные при рационально организованной деятельности способствовать ее финансовой устойчивости.

Литература

1. Богачева Н.С. Автотранспортная отрасль инвестиционно привлекательна // Материалы XI Международной научно-практической конференции «Устойчивое развитие российских регионов: от Таможенного союза к Евразийскому». Екатеринбург: УрФУ, 2014. 720 с.
2. Богачева Н.С., Князева Е.Г. Концепция обеспечения стоимостного прироста финансовых ресурсов автомобильного транспорта // Вестник Алтайской академии экономики и права. № 6(38). Барнаул: Изд-во ААЭП, 2014. 154 с.
3. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. М.: Наука, 2005. С. 34–37.
4. Медведев Д.А. Новая реальность: Россия и глобальные вызовы // Вопросы экономики. 2015. № 10. С. 5–29.
5. Сидельников Ю.А. Организационно-финансовые механизмы региональных автотранспортных кластеров // Финансы и кредит. 2012. № 36. С. 71–77.
6. ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 22.03.2013 г. Источник: база Консультант. Доступ на 20.05.2015 г.: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW>