

УДК 565.615.003

## ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕСА В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

Белоус Е.В., Майорова И.А.

Одесский национальный морской университет

Статья посвящена исследованию и выявлению особенностей взаимодействия государства и бизнеса в транспортной отрасли. Проанализирован опыт зарубежных стран по вопросу государственно-частного партнерства в разных отраслях экономики. Выделены модели влияния государства на развитие транспортной отрасли. Определены основные формы взаимодействия государства и бизнеса в транспортной отрасли. Выделены возможные риски взаимодействия. Определены основные характеристики эффективного взаимодействия.

**Ключевые слова:** транспорт, бизнес-структуры, государственно-частное партнерство, концессия, контракты на управление и арендные договоры.

**Постановка проблемы.** Эффективное использование объектов государственной собственности является необходимым условием положительной динамики рыночной экономики. Т.к. государство несет ответственность перед обществом за стабильное функционирование стратегически важных направлений жизнедеятельности страны, то некоторые экономически важные объекты должны оставаться в государственной собственности. С другой стороны, современные бизнес-структуры отличает мобильность, наличие значительных финансовых средств, высокая эффективность использования ресурсов, склонность к инновациям. Накопленный международный и отечественный опыт свидетельствует, что одним из основных механизмов, который позволяет использовать преимущества обеих форм собственности, является государственно-частное партнерство. Такое партнерство представляет собой важное явление в мировой экономике и отражает процессы расширения и усложнения форм взаимодействия государства и бизнес-структур.

Механизм государственно-частного партнерства может обеспечивать решение ряда важнейших задач развития стратегически важных отраслей и социально значимых объектов страны. В частности, одной из стратегически важнейших отраслей государства является транспорт.

Транспортные коммуникации объединяют все регионы страны. Это необходимое условие единства экономического пространства страны и ее территориальной целостности. Транспортные коммуникации связывают страну с мировым сообществом и обеспечивают осуществление внешнеэкономических связей. Транспортные коммуникации дают возможность государству интегрироваться в глобальную экономическую систему.

Развитие транспортных систем является гарантией единства экономического пространства, перемещения товаров, конкуренции и свободы экономической деятельности. Устойчивое развитие транспортных систем обеспечивает целостность Украины, ее национальную безопасность, повышает качество жизни ее населения.

Однако в транспортной отрасли Украины существует устойчивая тенденция недостаточности финансирования, которое необходимо для ее развития. При этом спрос на транспортные услуги постоянно опережает предложение. Проблему развития транспортной отрасли в Украине

на современном этапе можно разделить на два существенных вопроса:

1. Где взять денежные средства для развития транспортной отрасли?

2. И как эффективно использовать полученные денежные средства?

Вопросы, связанные с развитием транспортной инфраструктуры, не могут решаться исключительно за счет государственного финансирования. Перспективным механизмом снятия бремени инвестирования в транспортную отрасль является взаимодействие государства и бизнеса при помощи государственно-частного партнерства.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Исследованию взаимодействия государства и бизнеса в различных отраслях экономики занимались ряд отечественных и зарубежных ученых: А. Г. Аверкин, В. Г. Варнавский, Ю. С. Вдовенко, Р. А. Грут, О. Дебандр, М. О. Дерябина, Л. И. Ефимова, М. В. Жерард, М. Керф, В. Б. Кондратьев, В. Н. Лившиц, С. А. Сосна, Л. И. Якобсон.

**Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы.** Однако для транспортной отрасли экономики Украины вопросы взаимодействия бизнеса и государства являются недостаточно изученными. Актуальность и недостаточно глубокая научная проработка данного вопроса и обусловило цель данной статьи.

**Цель статьи.** Целью статьи является исследование особенностей взаимодействия государства и бизнеса в транспортной отрасли.

**Изложение основного материала.** Среди ученых не существует как единого понимания сущности государственно-частного партнерства, так и общепринятого определения этого понятия. Одни специалисты рассматривают ГЧП как форму косвенной приватизации на том основании, что опыт стран с развитой экономикой часто свидетельствует о перераспределении полномочий между государством и частным бизнесом с передачей последнему широких правомочия, связанных с владением, эксплуатацией, строительством и финансированием объектов. При этом нередки случаи последующей частичной или полной приватизации таких объектов [1-3].

Другие ученые рассматривают ГЧП как особую, полноценную форму замены приватизации государственных объектов, которая позволяет, с одной стороны – реализовать потенциал пред-

принимательской инициативы частного капитала, а с другой – сохранить контрольные функции государства в общественно значимых секторах экономики. При этом государство остается собственником объектов, привлекая к решению множества задач частный капитал [1-3].

На наш взгляд, под государственно-частным партнерством можно понимать любые формы взаимодействия государства и бизнес-структур, предполагающие временную передачу бизнес-структуре определенных полномочий по проектированию, строительству, управлению, финансированию услуг государственного сектора на взаимовыгодной основе.

Государственно-частное партнерство не является новым экономическим механизмом. Подобное взаимодействие использовалось еще в Средние века при постройке канала, который санкционировал французский король Генрих II (XVI век н.э.). Сам же термин «государственно-частное партнерство» впервые появился в США в результате взаимодействия бизнеса и государства при финансировании образовательных программ. Активное становление партнерства бизнеса и государства началось еще с первой половины 90-х годов XX века. А к концу XX столетия в мире насчитывалось около 3000 проектов государственно-частного партнерства. Это свидетельствует о том, что конструктивное взаимодействие бизнеса и государства является неотъемлемым условием нормального функционирования рыночной экономики.

Рассмотрение использования взаимодействия государства и бизнеса можно осуществлять в двух аспектах. Вариант первый подразумевает формирование благоприятного бизнес-климата за счет признания государством важной роли частного бизнеса в экономике. Второй вариант подразумевает более высокий уровень отношений между государством и бизнесом. Он основывается на передаче частному сектору полномочий по управлению государственными активами, а также выполнение некоторых работ и услуг бизнес-структурами. Обычно второй вариант отношений возникает позже первого в результате разработки законодательных и экономических механизмов взаимоотношений государства и бизнеса.

По данным Going Global The world of public private partnerships, мировыми лидерами по развитию партнерств считаются: США, Великобритания, Австралия, Германия [6].

В настоящее время в США при министерстве торговли учрежден центр по управлению целевыми государственно-корпоративными программами для координации и контроля разработки и внедрения инноваций. Одной из важных сторон механизма ГЧП в США является заключение контрактов между органами власти и бизнесом в рамках реализации национальных проектов и программ социально-экономического развития. Инициатива исходит от органов государственной власти США и частных компаний. По этим контрактам частные фирмы могут получить кредиты на льготных условиях со сроком выплаты до 25 лет, в случае если они выполняют общественные работы. Такие кредиты могут покрывать до 65% инвестиций в основной капитал, что стиму-

лирует процессы структуризации и модернизации хозяйственной деятельности.

Основными типами ГЧП в США являются: проектирование-строительство, контракты на управление, концессии, сдача муниципальных предприятий в аренду. Сегодня, по данным Национального института государственно-частного партнерства, из 65 среднестатистических муниципальных сервисных служб – 23 функционируют в формате ГЧП (более 30%). За последнее десятилетие было создано более 2000 государственно-частных партнерств, что позволило дополнительно привлечь около 10 млрд. долл. из частного сектора, при этом государственные инвестиции составили лишь 1 млрд. долл.

Если рассмотреть опыт использования взаимодействия государства и бизнеса на примере Великобритании, то он осуществляется в рамках «Частной финансовой инициативы». Суть ее – в привлечении частных инвестиций для строительства крупных государственных объектов. При этом бизнес осуществляет строительство государственного объекта за счет собственных средств. Экономическая выгода от таких взаимоотношений со стороны бизнеса осуществляется за счет доходов от эксплуатации объекта.

Объектами «Частной финансовой инициативы» выступают: автомобильные и железные дороги, развитие объектов портовой инфраструктуры, школы, больницы и даже тюрьмы. По данным британского правительства, такие проекты обеспечивают около 17% экономии бюджета страны. Ежегодно в Великобритании с помощью государственно-частного партнерства на реализацию крупномасштабных проектов из частного сектора привлекается до 10 млрд. долл. Следует отметить, что подавляющее большинство проектов представляют собой инвестирование в размере не менее 20 млн. фунтов. Проекты же стоимостью менее 20 млн. фунтов не подходят для схемы «Частная финансовая инициатива». Но существует практика объединения небольших проектов с целью попасть под вышеупомянутую схему.

В Германии идея взаимодействия государства и частного сектора была освоена еще в середине XIX века. Первые некоммерческие строительные общества были созданы на основе частных инициатив. В контексте сотрудничества между некоммерческими компаниями и государственным сектором такие компании вынуждены были налагать некоторые ограничения на собственный бизнес и политику получения прибыли. В обмен на это государство предоставляло им налоговые льготы. Сегодня в Германии одной из основных сфер применения ГЧП являются информационно-коммуникационные технологии из-за трансформирования национальной экономики Германии из индустриальной в информационную. Другими важными областями использования методов и применения механизма ГЧП в Германии, является развитие транспортной инфраструктуры, коммунального хозяйства и социальной сферы. В Германии в настоящее время на основе ГЧП реализуется около 10 проектов, из которых только два находятся в стадии активной реализации: «Любекский тоннель» и «Ростокская трасса».

В Австралии государственно-частное партнерство получило стремительное развитие в

80-е годы XX века. В это время австралийские власти начали активно привлекать частные инвестиции в инфраструктурные проекты и гражданское строительство. Сегодня проекты ГЧП реализуются по схеме долевого финансирования за счет федерального бюджета, бюджетов штатов и территорий и привлеченного государством частного капитала. Характерным атрибутом ГЧП в Австралии является его публичность на всех этапах прохождения проекта. В целом, австралийский опыт в сфере реализации ГЧП представляется весьма успешным и разносторонним.

Проанализировав опыт зарубежных стран, можно выделить следующие модели влияния государства на развитие транспортной отрасли:

1. Модель, основанная на использовании методов косвенного управления отраслью. Характеризуется минимальным вмешательством государства в деятельность транспортных компаний, используя меры налоговой и кредитной политики. Такая модель влияния государства на развитие транспортной отрасли наблюдается в США и Канаде.

2. Модель прямого государственного управления при финансировании отрасли в полном объеме. Такая модель используется Россией, Украиной, Китаем, Индией и т.д.

3. Модель, основанная на сочетании методов прямого и косвенного государственного управления отраслью. Характеризуется использованием методов кредитного и налогового стимулирования организаций транспортной отрасли. Примером использования данной модели являются страны Западной Европы.

Украинская модель развития транспортной отрасли на этапе ее становления и развития характеризуется доминированием роли государства. Масштабные социально-экономические реформы в стране, реализация национальных проектов в рамках Государственной программы активизации развития экономики на 2013-2014 гг. требует значительных капиталовложений. Возникает необходимость реструктуризации отрасли при помощи разделения функций государственного регулирования и хозяйственного управления транспортной отраслью и создание объективных предпосылок для привлечения частного капитала в отрасль.

Проведя анализ мировой практики участия частного капитала в транспортной отрасли на основе данных Мирового банка, можно выделить следующие основные формы взаимодействия бизнес-структур с государством в рамках транспортной отрасли [6].

1. Контракты на управление и арендные договоры (Management and lease contracts).

Контракт на управление: бизнес-структура получает в управление объект государственной собственности на определенный период времени. Инвестиции осуществляет государство. Государство оплачивает услуги частного партнера и несет операционные риски.

В арендном договоре бизнес-структура получает на условиях аренды объект государственной собственности на определенный период времени. Инвестиции осуществляет государство. Государство получает арендную плату с арендатора, а операционный риск ложится на бизнес-структуру.

2. Концессия (Concession).

Государство предоставляет бизнес-структуре право владения и пользования существующим объектом государственной собственности за плату с условием возврата. Государственному сектору принадлежит право собственности на объект, частный сектор сохраняет за собой права на его расширение и все усовершенствования, проведенные в установленный концессионным соглашением период. Бизнес-структура несет операционные и инвестиционные риски.

Можно выделить следующие виды концессий, применяемые в транспортной отрасли:

– реконструкция – управление – передача (Rehabilitate-Operate-Transfer, ROT);

– реконструкция – аренда – передача (Rehabilitate-Lease-Transfer, RLT);

– расширение – управление – передача (Build-Rehabilitate-Operate-Transfer, BROT).

Опыт зарубежных стран показывает экономико государственными средствами на 10-20% при передаче объектов транспортной инфраструктуры в концессию частным бизнес-структурам.

3. Проекты, предполагающие новое строительство (Green field projects) или проекты «с нуля».

Бизнес-структура строит и эксплуатирует новые производственные мощности в течение срока, указанного в контракте.

Выделяются следующие типы таких контрактов:

· строительство – аренда – владение (Build-Lease-Own, BLO);

· строительство – владение – управление – передача (Build-Operate-Transfer, BOT);

· строительство – владение – управление (Build-Own-Operate, BOO).

4. Частичная приватизация активов (Divestiture) или создание совместных предприятий.

Частная компания приобретает часть пакета акций предприятия, находящегося в государственной собственности. Управление предприятием может переходить к частной компании либо оставаться за государством. Существенной особенностью совместных предприятий является то, что государство постоянно участвует в текущей производственной, административно-хозяйственной и инвестиционной деятельности транспортной компании. Самостоятельность и свобода в принятии решений для бизнес-структур здесь гораздо уже, чем в концессиях.

Так же существуют проекты, имеющие черты, характерные для нескольких типов взаимодействия государства и бизнес-структур. Такие проекты называют гибридными. В этом случае отнесение такого проекта к определенному типу проводилось на основе анализа рисков, которые несет частный партнер.

Современная практика показывает, что наиболее распространенной проблемой взаимодействия государства и бизнеса является проблема распределения рисков. Долгосрочность периода взаимодействия государства с бизнес-структурой определяет желанием и необходимостью двух сторон вернуть свои инвестиции.

В качестве характерных рисков, которые необходимо учитывать при реализации взаимодействия государства и бизнес-структуры в транспортной отрасли, можно выделить следующие:

1) Строительные риски. Связаны с этапами проектирования и строительства инфраструктуры объектов транспортной отрасли. Это риски связанные с нечетким описанием объемов строительства (границ проекта), риски перерасхода средств, риски задержки ввода объекта в эксплуатацию.

2) Финансовые риски. Связаны с изменением банковских процентов, валютных курсов, изменением цен на материально-энергетические ресурсы и другие факторы, которые могут повлиять на стоимость проекта в процессе его реализации.

3) Риски, связанные с невыполнением контрактных обязательств по объемам производительности или эксплуатационной готовности. Т.е. это риски, связанные с неспособностью удовлетворять оговоренным стандартам качества или обеспечением непрерывности производственного процесса.

4) Риски спроса на услуги. Обусловлены невозможностью точного прогнозирования спроса на услуги транспортной отрасли.

5) Риски остаточной стоимости. Это риски связанные с будущей рыночной стоимостью активов транспортной отрасли, введенных в эксплуатацию, в ситуации, когда активы по окончании срока договора должны быть переданы государству.

Выше перечислены основные риски, которые необходимо учитывать при рассмотрении различных форм взаимодействия государства с бизнес-структурами. На практике этих рисков намного больше. Государство и бизнес-структуры должны находить такие формы взаимодействия, которые позволяют использовать совместные ресурсы разумно и эффективно. Концентрировать свои усилия на проектах, которые действительно гарантируют успех в будущем на взаимовыгодной основе и снижают вероятность появления перечисленных рисков.

Государственно-частное партнерство представляет собой альтернативу приватизации жизненно важных, имеющих стратегическое значение объектов государственной собственности, какими являются объекты транспортной отрасли. Развивая государственно-частное партнерство, как эффективный механизм взаимодействия государства с бизнесом в условиях транспортной отрасли, государство, с одной стороны, сохраняет контроль над теми предприятиями, которые имеют ключевое значение для обеспечения стабильного функционирования транспортной экономики. А с другой стороны, государство привлекает в их развитие частный капитал, интересы которого должны быть учтены и защищены на законодательном уровне.

Мировые тенденции развития транспортной отрасли свидетельствуют о том, что государство оставляет за собой решение большинства вопросов, связанных с развитием транспортной отрасли и привлекает капитал бизнес-структур в различных формах: от заключения договоров на управление действующими объектами транспортной отрасли до передачи в эксплуатацию новых объектов транспортной инфраструктуры. Опыт зарубежных стран показывает экономии государственных средств на 10-20% при пере-

даче объектов транспортной инфраструктуры в концессию частным бизнес-структурам.

Эффективное взаимодействие государства и бизнес-структур в транспортной отрасли имеет следующие характеристики:

1) модель взаимодействия государства и бизнес-структур предполагает объединение усилий и ресурсов как государства, так и частного капитала;

2) в результате взаимодействия между ее участниками происходит распределение рисков;

3) предметом взаимодействия государства с бизнес-структурами является развитие, использование и управление государственной собственностью.

4) взаимодействие государства и бизнес-структур необходимо в первую очередь для реализации наиболее значимых для отрасли проектов;

5) взаимодействие государства и бизнес-структур должно осуществляться на долгосрочной основе.

Отметим, что наиболее активно взаимодействие государства с бизнес-структурами проявляется в автодорожном комплексе (около 50% всех проектов) и в морских портах (около 30%). Менее часто используется государственно-частное партнерство в аэропортах и на железнодорожном транспорте (около 10% всех проектов на каждую отрасль).

При этом, наибольшее распространение в транспортной отрасли при взаимодействии государства с бизнес-структурами получила такая форма взаимодействия как концессия (около 50-60%) и проекты, предлагающие новое строительство (30-35%). Наименее употребляемой формой взаимодействия являются: контракты на управление (около 5%) и контракты аренды (около 6%).

Однако существует и отрицательный опыт проектов сотрудничества бизнес-структур с государством в транспортной отрасли. Проекты, которые по определенным причинам пришлось свернуть, составляют около 6% от общего количества всех проектов в транспортной отрасли. Основными причинами неудачных проектов взаимодействия государства с бизнесом могут быть: политическая обстановка в стране, правовая система страны, сложившаяся конъюнктура на рынке, экономические условия в стране, цели и мотивы участников проекта и т.д.

**Выводы и предложения.** Взаимодействие бизнеса с государством в транспортной отрасли на основе государственно-частного партнерства – это не простое сложение ресурсов. В этих отношениях каждая сторона имеет собственные цели, задачи, имеет различные мотивации. Государство заинтересовано в росте объемов и улучшении качества предоставляемых услуг в рамках транспортной инфраструктуры. Бизнес-структура стремится стабильно получать и увеличивать прибыль. Обе стороны должны быть заинтересованы в успешном осуществлении проекта в целом.

Участие частного капитала в реализации проектов развития транспортной отрасли требует закрепления партнерства как особого вида взаимодействия государства и бизнеса. Это приводит к необходимости существенных изменений в ну-

три системи отношений «государство – бизнес». Такие изменения предполагают расширение участия частного капитала в выполнении экономических, управленческих, и организационных функций в осуществлении развития транспорт-

ной отраслью. При этом важно обеспечить роль государства не только как основного регулятора взаимодействий с бизнесом, но и как представителя и защитника интересов и потребностей общественности.

### Список литературы:

1. Аkitоби Б., Хемминг Р., Шварц Г. Государственные инвестиции и государственно-частные партнерства // Вопросы экономики 40 [Электронный ресурс]. – 2007. – Режим доступа; <http://www.imf.org>
2. Бабошкина, Об опыте государственно-частного партнерства в США. Опыт государственно-частного партнерства в Австралии, [Электронный ресурс]. – Режим доступа; <http://pppinrussia.ru>
3. Ефимова Л. И. Некоторые модели государственно-частных партнерств: тенденции и зарубежный опыт, [Электронный ресурс]. – Режим доступа; URL: [www.eatc.ru/rus/doc\\_id\\_71.book\\_1.php](http://www.eatc.ru/rus/doc_id_71.book_1.php)
4. Закон Украины «О морских портах Украины» / Пресс-служба Министерства инфраструктуры Украины. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.marport.net/>
5. Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства. – ЕЭК ООН, 2008.
6. The World Bank Group. Private Participation in infrastructure Projects Database. – Режим доступа: <http://www.worldbank.org/>

**Белоус К.В., Майорова І.О.**

Одеський національний морський університет

## ОСОБЛИВОСТІ ВЗАЄМОДІЇ ДЕРЖАВИ ТА БІЗНЕСУ В ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ

### Анотація

Стаття присвячена дослідженню і виявленню особливостей взаємодії держави і бізнесу в транспортній галузі. Проаналізовано досвід зарубіжних країн з питання державно-приватного партнерства у різних галузях економіки. Виділені моделі впливу держави на розвиток транспортної галузі. Визначені основні форми взаємодії держави і бізнесу в транспортній галузі. Виділені можливі ризики взаємодії. Визначені основні характеристики ефективної взаємодії.

**Ключові слова:** транспорт, бізнес-структури, державно-приватне партнерство, концесія, контракти на управління та орендні договори.

**Belous K.V., Mayorova I.A.**

Odessa National Maritime University

## FEATURES OF INTERACTION OF THE STATE AND BUSINESS IN THE TRANSPORT SECTOR

### Summary

The article is devoted to research and identify characteristics of the interaction between state and business in the transport industry. The experience of foreign countries on the issue of public-private partnerships in different sectors of the economy has been analyzed. Models of state influence on development of the transportation industry were selected. Defines the basic forms of interaction between state and business in the transport industry. Highlighted the possible risks of interactions. The basic characteristics of effective communication are defined.

**Keywords:** transport, business structures, public-private partnership, concession, management and lease contracts.