

Роль государственно-частного партнерства в повышении конкурентоспособности стратегических отраслей экономики России

© 2011 Е.Н. Ветрова

кандидат экономических наук, доцент

Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов

E-mail address: vetrovarlnik@rambler.ru

В статье рассматривается роль государственно-частного партнерства в развитии стратегических отраслей экономики России. Определяются основные направления дальнейшего развития государственно-частного партнерства с целью повышения конкурентоспособности судостроительной отрасли и бюджетной эффективности.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, конкурентоспособность, судостроение, эффективность управления.

Несмотря на быстрое развитие рыночных отношений в России, массовую приватизацию и разгосударствление экономики, участие органов государственной власти в управлении предприятиями остается значительным. Формы участия государства в деятельности предприятий за последние годы значительно изменились. На данный момент акценты сместились в сторону государственного участия в управлении акционерными обществами через владение пакетами акций в уставных капиталах, что чаще всего вызвано необходимостью проведения государственной политики в управлении социально или стратегически значимыми предприятиями.

В условиях трансформации роли государства в экономике повышается важность поиска альтернативы прямому регулированию экономических процессов. Одной из них выступает институт государственно-частного партнерства (далее ГЧП), который позволяет привлечь в экономику дополнительные ресурсы, перераспределить риски между государством и предпринимательским сектором, направить усилия предпринимателей на решение значимых для общества социально-экономических целей и задач при сохранении за государством его неотъемлемых полномочий и функций. Зарубежный опыт показывает, что реализация проектов в рамках ГЧП обеспечивает значительную экономию бюджетных средств.

В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации, разработанной Минэкономразвития России, развитие институтов государственно-частного партнерства определяется в качестве стратегического направления. Однако детальная регламентация государственно-частного партнерства в отечественном законодательстве на сегодня отсутствует.

Большинство ученых и практиков разделяют мнение, что государственно-частное партнерство представляет собой институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации общественно значимых проектов и программ в широком спектре отраслей - от промышленности и НИОКР до сферы услуг. Однако при этом достаточно ясно и четко подчеркиваются партнерские отношения сторон.

В табл. 1 представлены систематизированные автором подходы к определению роли ГЧП.

Под государственно-частным партнерством автором понимается взаимовыгодное сотрудничество между органами государственной власти и юридическими или физическими лицами в процессе объединения ими в общих целях имущественных, финансовых, управленческих и технологических ресурсов для реализации инвестиционных проектов в области создания, реконструкции, ремонта и (или) эксплуатации объектов капитального строительства при условии охраны и защиты интересов сторон, участвующих в реализации проекта.

Далее рассмотрим особенности государственно-частного партнерства в морской сфере в целом и в судостроении в частности.

Анализ зарубежного опыта использования ГЧП в морской сфере показал, что развитие ГЧП предполагает, в первую очередь, разработку нового и адаптацию существующего законодательства, модификацию системы управления морским хозяйством, его регулирования и контроля. Такая работа осуществляется во всех странах мира, которые стали на путь ГЧП в морской сфере. В схемах ГЧП за государством остаются, как правило, функции стратегического развития морской деятельности, обеспечение ее базовой инф-

Таблица 1. Подходы к определению роли ГЧП

| Подход | Основополагающая идея подхода | Роль ГЧП в экономике и социальной сфере |
|------------------------------|---|--|
| По сфере проявления | | |
| Экономическая | Государственно-частное партнерство сравнивают с косвенной приватизацией | Перераспределение полномочий между государством и бизнесом в стратегических отраслях, которые не могут быть приватизированы, но для которых у государства недостаточно средств на развитие |
| Политическая | ГЧП находится на границе отношений государства и бизнеса, являясь формой оптимизации исполнения государством своих обязанностей перед обществом | Определение форм взаимодействия государства и бизнеса |
| По направлению развития ГЧП* | | |
| Институциональный | Формирование институциональной среды для хозяйственной деятельности как основная функция государства в экономике | Пересмотр объема, распределения и механизмов реализации прав собственности на определенные объекты государственного (муниципального) сектора экономики |
| Трансформационный | Изменение роли государства в обществе и в экономических отношениях | Механизм, позволяющий учитывать и балансировать интересы широкого диапазона общественных групп и реализующих экономические интересы хозяйствующих субъектов |
| Предпринимательский | Защита интересов и создание условий развития крупных корпораций | Механизм обслуживания интересов капитала |

* Фильченков В.А. Организация государственно-частного партнерства в социальной сфере региона // Рос. предпринимательство. 2008. □ 4. Вып. 1.

раструктуры (доступ/безопасность/связь), административные основы (законодательство, управление, техническое и иное регулирование, тарифная политика), охрана окружающей среды, а также монопольные сегменты, которые по социально-политическим и иным мотивам не могут быть переданы бизнесу.

Частному сектору передаются большинство видов хозяйственной деятельности в морской сфере, управление коммерческими рисками, разработка и осуществление инвестиционной и инновационной политики, вопросы коммерческой эффективности, логистика и другие направления работы, в которых он более компетентен, чем государственный аппарат.

Формы ГЧП в разных отраслях морской деятельности могут быть самые разнообразные. В наибольшей степени применяются концессии и их различные модификации: так называемые “гринфилд”-проекты, которые предполагают стадию нового строительства, эксплуатационные концессии, схемы типа “построил - управляй - передай” и т.п. В целом, государственно-частное партнерство в морской сфере - это очень широкий спектр: от контрактов на проведение работ и оказание услуг до частичной приватизации.

Условно взаимодействие государства и бизнеса в отрасли можно разделить на три группы:

1) определенная законом часть объектов морской деятельности принадлежит государству на праве собственности, будет им управляться, не может быть приватизирована по стратегическим, социально-политическим и иным мотивам (объекты инфраструктуры);

2) другие объекты могут перейти полностью в собственность частного сектора (отдельные предприятия);

3) наконец, третью группу объектов морской деятельности составит государственная собственность, права владения и пользования на которую могут быть переданы бизнесу при определенных условиях и ограничениях на право распоряжения ею (в том числе и предприятия судостроения).

Рассмотрим более подробно особенности государственно-частного партнерства в судостроительной отрасли. Начиная с 2007 г. в судостроительной отрасли начались структурные изменения. На государственном уровне поставлена проблема повышения конкурентоспособности отечественного судостроения, для решения которой принята “Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу” (утверждена приказом Министерства промышленности и энергетики РФ от 6 сентября 2007 г. □ 354). Реализация первого этапа Стратегии судос-

строения (2007-2009) имеет первые результаты, исследованные автором и представленные далее.

1. В 2009 г. судостроение уже увеличило объемы производства почти на 50 % и является бесспорным лидером среди других отраслей оборонно-промышленного комплекса. Судостроение, наряду с авиа- и ракетостроением, показывает одни из лучших темпов роста объемов производства в машиностроительной отрасли (лидер в отрасли - энергетический сектор машиностроения).

2. Выросла загрузка предприятий судостроения до 52 % против 30 % в дореформенный период.

3. Наличие рентабельности в целом по отрасли, хотя и одной из самых низких в машиностроении. Чистая прибыль ОАО "ОСК" в 2009 г. составила 96 млн. руб. против 37 млн. руб. убытка годом ранее.

Вместе с тем не решены многие проблемы отрасли.

Так, если данные финансовой отчетности ОАО "Объединенная судостроительная корпорация" показывают положительные результаты (прибыль за 2009 г. против убытка в 2008 г.), то ее дочерняя компания ОАО "Северный центр судостроения и судоремонта", наоборот, ухудшила результаты в 2009 г. по сравнению с предыдущим годом, показав убытки. Как и большинство предприятий судостроительной отрасли, эти предприятия имеют множество проблем:

1) при общем росте производства в отрасли неравномерность производства на отдельных предприятиях;

2) нерешенность вопросов кадрового обеспечения деятельности предприятий отрасли. Наблюдается дефицит основных производственных рабочих, снижение среднего разряда за счет нехватки высококвалифицированных рабочих, старение персонала. Все это привело к росту сверхурочных, необходимости привлечения персонала из других регионов и, как следствие, росту затрат на персонал при том, что заработная плата осталась ниже среднероссийского уровня (на 29 % в 2008 г.);

3) неудовлетворительные результаты финансово-экономической деятельности. Иллюстрацией является финансово-экономическая характеристика предприятий Северного центра судостроения и судоремонта в сравнении с общими результатами ОСК за 2009 г. (табл. 2).

Основными причинами неудовлетворительного положения судостроительных предприятий Северного центра судостроения, как и многих предприятий отрасли, являются: несбалансированная структура заказов, недостатки товарной политики, неоптимальная производственная структура предприятий, высокая степень износа основных фондов, недостаточная загрузка производственных мощностей, нехватка квалифицированного персонала, в частности основных производственных рабочих.

Таблица 2. Финансово-экономическая характеристика

| Показатели | ОАО «ПО "СЕВМАШ"» | ОАО «ЦС "Звездочка"» | ОАО "СЦСС" | ОАО "ОСК" | Нормативное значение |
|--|----------------------|-------------------------|---------------|--------------|--------------------------------|
| Рентабельность активов | -1,9 | 0,5 | -0,005 | 0,1 | Не менее 3 % |
| Рентабельность собственного капитала | -76,6 | 2,6 | -0,005 | 0,2 | Н.д. |
| Рентабельность продаж | -89,8 | 2,0 | н/д | 92,5 | Не менее 4 % |
| Коэффициент абсолютной ликвидности | 0,15 | 0,03 | 13,74 | 4,66 | Кал \geq 0,2 |
| Коэффициент быстрой ликвидности | 0,40 | 0,28 | 14,31 | 4,78 | Кал = 0,7 ÷ 1,5 |
| Коэффициент текущей ликвидности | 2,21 | 0,96 | 32,84 | 4,78 | Ктл > 1,3 |
| Коэффициент обеспеченности собственными средствами | 0,157 | 0,003 | 0,242 | 0,633 | Косс > 0,1 (до 0,5) |
| Стоимость чистых активов | Меньше УК | Больше УК | Меньше УК | Меньше УК | Больше уставного капитала (УК) |

* Рассчитано по данным отчетности компаний.

Решение многих проблем отрасли возможно за счет развития государственно-частного партнерства по направлениям, не получившим должного внимания на современном этапе:

- Интеграция финансового и промышленного капитала, что возможно, прежде всего, путем доступа судовладельцев к долгосрочному финансированию, позволяющему окупить судно в течение 8-10 лет. Принятая в мировой практике финансовая система "судоходство - судостроение" состоит из срочного (строительного) и долгосрочного (послепоставочного) финансирования. Проблема заключается в том, что никакой банк не предоставляет верфи денег до тех пор, пока не будет решен вопрос о долгосрочном послепоставочном финансировании. Реальной мерой может стать формирование и развитие системы венчурного финансирования, но необходимы соответствующие стимулы для банков, страховых компаний и других корпоративных и частных инвесторов. Риски предпринимателей должны смягчаться государством путем предоставления льгот на рынках кредитных ресурсов, а также снижением налогов инновационным фирмам и венчурным предприятиям.

- Проекты, связанные с развитием и совершенствованием отечественного судостроения, должны найти реальную поддержку из средств Инвестиционного фонда, что будет способствовать развитию и модернизации всех отраслей и видов морехозяйственной деятельности, поскольку флот является основой ее функционирования. Причем инвестиционные проекты должны быть направлены не на восстановление старых и выбывающих мощностей, а на инновационно-технологическую модернизацию производства.

- Необходимо развитие государственно-частного партнерства в виде создания свободных экономических зон вокруг морских портов, которые оживят инвестиционную деятельность в морском транспорте, поскольку привлекут инвесторов к государственно-частному партнерству.

Государство возьмет на себя строительство причальных стенок и подходов к морским портам, углубление акваторий, а также организацию таможенных постов и пунктов пропуска. Привлечение новых технологий, завод оборудования, освоение территории порта должны взять на себя стивидорные компании. Все это приведет к росту спроса в судостроительной отрасли.

- Особо выделяется необходимость развития государственно-частного партнерства в строительстве судов для рыболовного флота. Из зарубежных инвесторов к российскому рыболовству проявляют интерес представители мелкого и среднего бизнеса. Большой потенциал имеет инвестирование в современную технику рыболовства (суда, промысловые механизмы и береговые предприятия). Совместные и малые предприятия; новая техника и технологии; флот и рыбозаводы; берег и море, свободные экономические зоны и открытые акционерные предприятия рыбного хозяйства определяют сейчас его привлекательность для иностранного инвестора.

- Необходимо развитие государственно-частного партнерства и в сфере морского грузового и пассажирского транспорта. Морской транспорт страны с 2004 г. стал прибыльным - с уровнем рентабельности 16,8 %¹. Однако это не означает, что адекватно приростам возросла инвестиционная активность в отрасли. Задачей является стимулирование спроса на строительство судов и ремонт отечественного производства.

- Россия остро нуждается в масштабных инвестициях для обновления своего научно-исследовательского флота, его оснащения. После распада СССР к России отошло 329 научно-исследовательских судов (НИС). В настоящее время количество и качество НИС не соответствуют современным потребностям России.

- Государственно-частное партнерство в морской сфере может предусматривать разнообразные формы: концессии, соглашения о разделе продукции, инвестиционные и риск-сервисные

Таблица 3. Инструменты ГЧП в России и за рубежом

| Инструмент | Мир* | Россия* | Судостроение в России |
|--|------|---------|-----------------------|
| Программные госинвестиции | + | + | + |
| Федеральные налоговые и таможенные льготы | + | + | - |
| Концессии | + | + | + |
| Особые экономические зоны | + | + | + |
| Инвестиционный фонд | + | + | + |
| Частные инвестиции | + | + | + |
| Венчурные инвестиции | + | + | - |
| Инструменты поддержки экспорта | + | - | - |
| Единый орган по ГЧП | + | - | - |
| Национальное агентство по привлечению инвестиций | + | - | - |
| Национальные агентства по развитию территорий | + | - | - |

* Риски бизнеса в частно-государственном партнерстве // Общество и экономика. 2007. № 5-6. С. 119.

контракты - предоставляют морепользователям всех уровней гибкие рычаги привлечения прямых и портфельных инвестиций, а также частного капитала, включая иностранный или смешанный.

В настоящее время в России только формируется новый контур возможностей для ГЧП, новое качество страны как инвестиционного пространства. Сравнение используемых инвестиционных инструментов ГЧП в России и за рубежом (табл. 3) свидетельствует о формировании новой системы инструментов поддержки инвесторов, ориентированной на мировой опыт.

Для морских отраслей хозяйства России ГЧП является экономически и социально приемлемой

формой. Оно соответствует хозяйственному укладу и характеру развития страны. Поэтому России требуется исходя из фундаментальных принципов государственно-частного партнерства и с опорой на свой исторический и зарубежный опыт создавать собственные схемы и модели ГЧП в морской деятельности, которые будут опираться на экономико-правовые механизмы, находиться в неразрывной взаимосвязи с адекватными им государственным регулированием и развитием предпринимательства в данной сфере.

¹ Теория и практика морской деятельности / под ред. Г.К. Войтоловского [и др.]. Грядущие вызовы. К обоснованию перспектив морской деятельности России. М., 2007.

Поступила в редакцию 05.03.2011 г.