

**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ СОЗДАНИЯ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ОСОБОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ
ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОГО ТИПА
В РЕСПУБЛИКЕ БУРЯТИЯ**

Рассмотрена роль государственно-частного партнерства в решении стратегических вопросов развития инфраструктуры региона. Обосновано требуемое соотношение государственных и частных инвестиций для особой экономической зоны туристско-рекреационного типа «Байкальская гавань». Рассчитан мультипликативный эффект от финансирования объектов инфраструктуры и сводный коэффициент влияния участников особой экономической зоны туристско-рекреационного типа на экономику региона.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, инфраструктура, регион, особая экономическая зона туристско-рекреационного типа, мультипликатор.

T.Yu. Bubaeva

**STRATEGIC ISSUES OF CREATING INFRASTRUCTURE
OF SPECIAL ECONOMIC ZONE OF TOURIST
AND RECREATIONAL TYPE IN THE REPUBLIC OF BURYATIYA**

The article studies the role of public-private partnership in solving strategic matters of regional infrastructure development, and substantiates the required proportions of the state and private investments for the special economic zone of tourist and recreational type «Baikal Harbor. The author calculates the multiplicative effect of financing the infrastructure objects and the consolidated ratio of influence of participants of the special economic zone of tourist and recreational type on the regional economy.

Keywords: public private partnership, infrastructure, region, special economic zone, multiplier.

В последние 10–15 лет во многих странах мира органы государственного управления все активнее привлекают частный бизнес, его средства и организационные возможности к решению стратегических для страны и ее регионов задач с использованием механизма государственно-частного партнерства (ГЧП). Россия не стала исключением. С 2005 г. Правительство Российской Федерации предпринимает ряд мер для развития ГЧП. Определены механизмы участия государства в проектах ГЧП — Инвестиционный фонд, венчурные фонды, особые экономические зоны, а также приоритетные сферы сотрудничества — развитие инфраструктуры и инновационная сфера.

Финансово-экономический кризис вновь привлек внимание политиков и экономистов к проблемам инфраструктуры и ее роли в обеспечении стратегий устойчивого экономического роста страны. Еще в 2007 г., будучи президентом, В. Путин оценил потребности в модернизации российской инфраструктуры в 1 трлн дол. на ближайшие 10 лет, большая часть которых, должна прийти из частного сектора. Однако этого не про-

изошло, в результате были приостановлены или отложены инфраструктурные проекты на сумму 13 млрд дол.

Наиболее общее определение понятию ГЧП дает В.Г. Варнавский: «Государственно-частное партнерство — это институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации общественно значимых проектов и программ в широком спектре отраслей промышленности и НИОКР, вплоть до сферы услуг» [2].

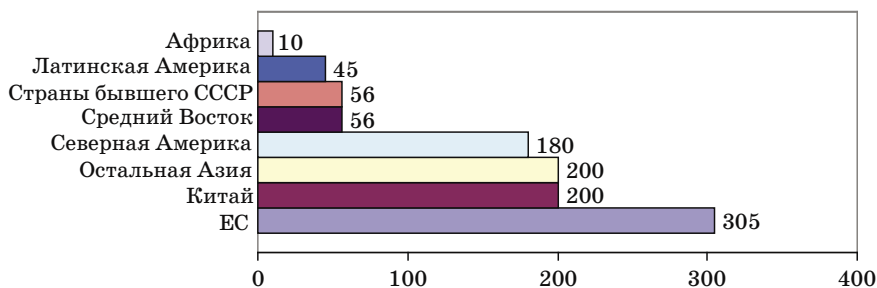
Международная практика предусматривает несколько видов ГЧП в развитии инфраструктуры региона (табл. 1) [1].

Таблица 1

**Основные виды государственно-частного партнерства
в развитии инфраструктуры региона**

Вид государственно-частного партнерства	Сущность экономических отношений
Строительство–владение–управление–передача	Предусматривает владение и управление собственностью, созданной на средства инвестора в согласованные с органами власти сроки. По истечении периода, предусмотренного договором, созданные активы переходят в собственность государства, региона или муниципального образования
Строительство–управление–передача	Предусматривает передачу во владение инвестору созданную на государственные средства собственность, но позволяет управлять ею в течение срока, обеспечивающего возврат инвестиций и согласованные нормы прибыли на вложенный капитал. По истечении собственности передается государственной власти
Строительство–владение–управление	Инвестор строит объект и осуществляет его последующую эксплуатацию, получая все права собственности
Строительство–передача–управление	Инвестор передает права собственности государству сразу по завершении строительства. После этого государство передает инвестору построенный объект в эксплуатацию на согласованный сторонами срок

Анализируя объемы инвестиций в инфраструктуру различных стран мира, мы видим их размах (рис.).



*Планируемые среднегодовые объемы инвестиций в инфраструктуру
в 2010–2020 гг., млрд дол. [5]*

Китай собирается построить современную транспортную инфраструктуру, инвестируя сотни миллиардов долларов в новые дороги, дамбы, портовые сооружения и аэропорты. Государство направило большую часть стимуляционных 600 млрд дол. в крупномасштабные инфраструктурные объекты в высокоскоростные железнодорожные магистрали, связывающие крупнейшие города страны. Государственные компании строят и управляют этими проектами, привлекая и частный капитал.

В Индии строится 7 тыс. км новых автодорог, в Бразилии в течение 25 лет будут вложены 800 млрд дол. в модернизацию энергетической инфраструктуры, в Мексике принят шестилетний Национальный инфраструктурный план, согласно которому направят 270 млрд дол. на строительство и модернизацию 20 тыс. км автодорог, 1500 км новых железнодорожных линий, расширение портовых мощностей, систем канализации и водоснабжения, Франция вкладывает 25 млрд дол. до 2020 г. в строительство 4 тыс. новых путей высокоскоростных железнодорожных дорог [6]. Россия с ее 700 км новых дорог (план на 2010 г.) значительно отстает по этому показателю от других стран. Наше государство не в состоянии инвестировать в развитие инфраструктуры из-за снижения доходов бюджета. В 2009 г. финансирование транспортной системы сократилась на 1/3 (с 404 до 280 млрд р.), все новые проекты заморожены.

Из табл. 2 видно, что происходило с развитием инфраструктуры страны за последние 15–20 лет. Так, за 1990–2008 гг. уменьшился ввод в действие автомобильных дорог в 4 раза, строительство новых взлетно-посадочных полос только за восемь лет — в 8 раз.

Таблица 2

Ввод в действие отдельных объектов инфраструктуры в России

Объекты инфраструктуры	Год				
	1990	1995	2000	2005	2008
Электростанции турбинные, млн кВт	3,7	0,3	0,4	0,8	0,8
Линии электропередачи, тыс. км	...	4,9	2,6	2,3	2,4
Автомобильные дороги с твердым покрытием, тыс. км	12,8	7,5	6,6	2	3,3
Водопроводные сети, тыс. км	7,5	2,6	1,4	1,5	2
Тепловые сети, тыс. км	1,5	0,5	0,2	0,2	0,3
Взлетно-посадочные полосы с твердым покрытием, тыс. м ²	...	–	560	162	71

В то время как Китай инвестирует в инфраструктуру 8–10% ВВП, начиная с 2000-х гг., Индия — 4–6%, Россия — 1–2% [7]. Страны прилагают значительные усилия по модернизации инфраструктуры, так как рассматривают ее некой платформой для инноваций. Кроме того, 1 млрд дол., инвестируемый в инфраструктуру, создает напрямую 15 тыс. рабочих мест и примерно 30 тыс. дополнительных рабочих мест в смежных инфраструктурных отраслях. В США прямые и косвенные потери экономики за счет роста логистических издержек возросли с 8,6% ВВП в 2003 г. до 10% в 2008 г. [8]. Неспособность России инвестировать в модернизацию инфраструктуры в значительной степени снижает эффективность всей национальной экономики.

Государственные инвестиции в инфраструктуру стимулируют частные инвестиции: каждый доллар, вложенный в инфраструктурные проекты, вызывает мультипликативный эффект в размере 1,59 дол. (согласно широко признанным расчетам Марка Занди, главного экономиста компании Moody's Economy). Кроме того, предприниматели выигрывают вследствие сокращения транспортных, коммуникационных издержек. Инфраструктура — долгосрочный объект инвестирования любой страны, определяющий эффективность бизнеса и качество жизни населения на 20–30 лет вперед. Таким образом, независимо от того, какие частные или государственные инвестиции в инфраструктурные про-

екты осуществляются, они должны максимизировать удовлетворение общественных потребностей.

Регионы посредством механизма ГЧП пытаются привлечь дополнительные ресурсы для решения своих бюджетных проблем связанных с развитием инфраструктуры, чтобы переложить на предпринимательский сектор часть рисков и в то же время сохранить объекты в собственности региона [4]. Это особенно важно для экономически слабых, депрессивных регионов, к которым относится Республика Бурятия, развивающая особую экономическую зону туристско-рекреационного типа (ОЭЗ ТРТ) с 2007 г., получившую название «Байкальская гавань». Изначально предполагалось, что затраты государства и частного сектора составят по 50%. Фактическое соотношение пока получается иным (табл. 3).

Таблица 3

**Финансирование инфраструктурных объектов
в ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань», млн р.**

Год	Объем финансирования				
	Всего	Федеральный бюджет	Республиканский бюджет	Муниципальный бюджет	Частные инвестиции
2008	250,70	136,47	97,76	0,47	16,00
2009	829,32	647,43	128,39	0,60	52,90
2010	3 665,31	2 179,86	576,44	18,61	890,40
2011	2 533,43	1 199,32	370,11	0,00	964,00
2012–2017	13 146,83	2 387,72	343,61	0,00	10 415,50
<i>Всего</i>	20 425,59	6 550,80	1 516,31	19,68	12 338,80
Доля от фактических инвестиций, %	100,00	32,10	7,40	0,10	60,40
Доля от требуемой суммы инвестиций, %	51,06	16,40	3,80	0,06	30,80

Стоимость проекта оценивается в 40,0 млрд р., фактическое финансирование составило лишь 51,06%. При этом основное недофинансирование допустил федеральный бюджет, выделивший всего 16,40% от требуемых инвестиций. По нашим оценкам частные вложения достигли максимально возможного уровня, и в перспективе рассчитывать на их рост более 30% в общих инвестициях маловероятно. Структуру частных и государственных инвестиций иллюстрирует табл. 4.

Как следует из табл. 4, частному сектору небогатой Республики Бурятия не под силу крупные инфраструктурные объекты, поэтому стратегии их создания — это задачи государства. Предлагается разделить инфраструктурные стратегии на базовые (создание транспортных сетей, объектов энергетического хозяйства, проекты охраны экологии на озере Байкал и пр.), реализуемые государством (преимущественно из федерального бюджета), и сопутствующие, иницируемые частным сектором. К последним относится создание объектов туристской инфраструктуры — гостиниц, ресторанов и кафе, кемпингов, СПА-центров, канатных дорог и пр.). В целом стратегический подход к созданию ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань» не разработан, в результате чего имеют место многочисленные сбои и потеря эффективности. Из-за недостаточного и несвоевременного финансирования из федерального бюджета происходит откладывание сроков сдачи инфраструктурных объектов в эксплуатацию (от 6 месяцев и более).

**Строительство инфраструктурных объектов
в ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань»**

Объекты инфра- структуры	Земельный участок «Турка»		Земельный участок «Пески»	
	Государствен- ные инвестиции	Частные инвес- тиции	Государствен- ные инвестиции	Частные инвес- тиции
Объекты основного строи- тельства	Администра- тивно-деловой центр, цент- ральная произ- водственно-экс- плуатационная база управле- ния, закрытая автостоянка	Торгово-развле- кательный ком- плекс «Рыбац- кий поселок»	Производствен- но-эксплуата- ционная база, мусороперегру- зочная станция	Канатная дорога со смотровой пло- щадкой
Объекты энергети- ческого хозяйства	Подстанция «Турка 2» ПС 110/10, под- станция ПС 10/0,4, ЛЭП 110 кв. между подстанциями, ЛЭП 0,4 кв. от подстанций до объектов энер- госнабжения	Спорткомплекс (3 000 м)	Подстанция ПС 10/0,4, ЛЭП 10 кв. между подстанциями, ЛЭП 0,4 кв. от подстанций до объектов энерго- снабжения	Культурно-досу- говый центр, Все- сезонный парк развлечений
Объекты транспор- та и связи	Открытая автостоянка, автомобильные дороги внут- ри участка, система связи, информатиза- ции и телеком- муникаций	СПА-центр (2 000 м)	Открытая авто- стоянка, автомо- бильные дороги внутри участка, система связи, информатиза- ции и телеком- муникаций	СПА-центр
Наруж- ные сан- техниче- ские сети	Система кана- лизирования, водоснабжения, система ливне- вой канализа- ции, очистные сооружения	Гостиницы (3, 4, 5* 180 номеров) Коттеджи-Шале 4* (100 номеров) Коттеджи — VIP 5* (50 но- меров)	Система кана- лизирования, водоснабжения, система ливне- вой канализа- ции, очистные сооружения	Юртовый гости- ничный комплекс (150 номеров) Гостиницы (3, 4* 300 номеров) Кемпинг (60 мест)
Благоуст- ройство	Строительство набережной, ограждение территории, обустройство КПП, наружное освещение и ви- деонаблюдение	Рестораны и кафе	Строительство набережной, ограждение территории, обустройство КПП, наружное освещение и ви- деонаблюдение	Рестораны и кафе

В условиях дотационного хозяйства Республики Бурятия необходим переход от сбалансированной модели государственного и частного участия в развитии ОЭЗ ТРТ (50 на 50%) к ассиметричной с соотношением государственных и частных инвестиций в пропорции 70 и 30%. Государство должно соблюдать свои обязательства и пойти на дополнительные затраты, поскольку озеро Байкал входит в состав семи нерукотворных чудес России и Всемирного наследия ЮНЕСКО. Частных

инвестиций не хватит на преодоление существующих огромных рисков: суровый сибирский климат, географический фактор, особые условия хозяйственной деятельности (байкальский фактор), длительные сроки окупаемости (например, средняя окупаемость отеля в Европе 7–11 лет, на Байкале — более 20) и т.д.

С учетом мультипликативного эффекта от создания инфраструктуры по Марку Занди, каждый рубль вложенных средств принесет 1,59 р. дохода бюджету Республики Бурятия, т.е. 63 600 млн р. в перспективе, если все требуемые 40 млрд р. будут освоены. При существующей схеме создания ОЭЗ ТРТ возможного эффекта придется ждать очень долго.

Выявить системное воздействие ОЭЗ ТРТ на региональное развитие можно с помощью сводного коэффициента влияния участников ОЭЗ ТРТ (мультипликатора) на экономику данного региона. Оценка экономической эффективности основана на изучении степени воздействия участников ОЭЗ ТРТ на экономику региона и дает возможность учесть косвенное влияние зоны не только на «сопутствующие» отрасли и предприятия, но и на экономику и социальную сферу.

Для России обобщенный туристский мультипликатор, рассчитанный В.Г. Гуляевым, в среднем составляет 2,61 [3]. Так, при инвестировании в размере 40 млрд р. в туристскую деятельность ОЭЗ ТРТ мультипликативный эффект составит 104 400 млн р., возможно создание около 14 тыс. рабочих мест и примерно 30 тыс. рабочих мест в сопряженных отраслях экономики региона. Таким образом, создание инфраструктурных условий для развития ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань» — стратегически важная задача, которую невозможно решить без помощи государства.

Список использованной литературы

1. Булгадаева С.А. Государственное регулирование — стратегический фактор социально-экономического развития региона / С.А. Булгадаева // Дайджест-Финансы. — 2004. — № 1 (109). — С. 26–34.
2. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / В.Г. Варнавский; Ин-т мировой экономики и международных отношений. — М.: Наука, 2005. — 315 с.
3. Гуляев В.Г. Туризм: экономика и социальное развитие / В.Г. Гуляев. — М.: Финансы и статистика, 2003. — 304 с.
4. Понизов П. Количественная оценка эффективности проектов государственно-частного партнерства / П. Понизов // Социальная политика и социальное партнерство. — 2009. — № 4. — С. 34–39.
5. CG/LA Infrastructure. 2009.
6. Infrastructure 2010. Invest Imperative. Urban Land Institute and Ernst&Young, Wash. D.C., 2010.
7. Russia's Infrastructure at the Crossroad — The Key to Modernization. USRBC White Paper, Wash. D.C., 2010.
8. The Right Way to Invest in Infrastructure. McKinsey Quarterly, 2009. Sept.

Referenses

1. Bulgadaeva S.A. Gosudarstvennoe regulirovanie — strategicheskii faktor sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya regiona / S.A. Bulgadaeva // Daidzhest-Finansy. — 2004. — № 1 (109). — S. 26–34.
2. Varnavskii V.G. Partnerstvo gosudarstva i chastnogo sektora: formy, proekty, riski / V.G. Varnavskii; In-t mirovoi ekonomiki i mezhdunarodnykh otnoshenii. — M.: Nauka, 2005. — 315 s.
3. Gulyaev V.G. Turizm: ekonomika i sotsial'noe razvitie / V.G. Gulyaev. — M.: Finansy i statistika, 2003. — 304 s.

4. Ponizov P. Kolichestvennaya otsenka effektivnosti proektov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva / P. Ponizov // Sotsial'naya politika i sotsial'noe partnerstvo. — 2009. — № 4. — S. 34–39.
5. CG/LA Infrastructure. 2009.
6. Infrastructure 2010. Invest Imperative. Urban Land Institute and Ernst&Young, Wash. D.C., 2010.
7. Russia's Infrastructure at the Crossroad — The Key to Modernization. USRBC White Paper, Wash. D.C., 2010.
8. The Right Way to Invest in Infrastructure. McKinsey Quarterly, 2009. Sept.

Информация об авторе

Бубаева Татьяна Юрьевна — аспирант, кафедра экономики предприятий и предпринимательской деятельности, Байкальский государственный университет экономики и права, г. Иркутск, e-mail: bubaevatatyana@mail.ru.

Author

Bubaeva Tatyana Yurievna — post-graduate student, Chair of Enterprise Economy and Entrepreneurship, Baikal State University of Economics and Law, Irkutsk, e-mail: bubaevatatyana@mail.ru.