

**ВОЗМОЖНОСТИ
И ОГРАНИЧЕНИЯ
РЕАЛИЗАЦИИ
КРУПНОМАСШТАБНОГО
ИНВЕСТИЦИОННОГО
ПРОЕКТА В НОВЫХ
ЭКОНОМИЧЕСКИХ
УСЛОВИЯХ НА ПРИМЕРЕ
МОРСКОГО ПОРТА
УСТЬ-ЛУГА**

Г. И. Поподько*
О. С. Нагаева*



* Красноярский отдел, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН 660036, Россия, Красноярск, Академгородок, 50

Поступила в редакцию 26.05.2015 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2015-3-6

© Поподько Г. И., Нагаева О. С., 2015

Цель настоящего исследования заключается в поиске механизма реализации крупномасштабных инвестиционных проектов, имеющих важное народнохозяйственное значение, в современных экономических условиях, для которых характерна санкционная политика зарубежных государств, ограничение государственного бюджетного инвестирования и массовый отток иностранных инвесторов. В качестве примера крупномасштабного инвестиционного проекта рассмотрено строительство морского торгового порта Усть-Луга как многофункционального мультимодального комплекса. Это один из самых значимых проектов развития морской портовой инфраструктуры, реализуемый в последние годы. Дана оценка значимости реализации этого проекта для развития Балтийского региона, проведен конкурентный анализ положения морского торгового порта в сравнении с крупнейшими портами европейских стран. Определены возможности развития морского торгового порта Усть-Луга, основными из которых можно назвать благоприятные природно-климатические условия, удачное географическое положение, высокая заинтересованность в строительстве современного морского порта со стороны государства и региональных властей. Рассмотрены ограничения в реализации проекта строительства морского порта Усть-Луга, а именно неблагоприятная геополитическая ситуация, растущая конкуренция со стороны других морских портов, дефицит инвестиционных средств и якорных инвесторов.

На основе анализа возможных ограничений реализации проекта сделан вывод о наличии существенных рисков, основным из которых является дефицит инвестиционных ресурсов. В этих условиях для осуществления крупномасштабного инвестиционного проекта предлагается сделать упор на совершенствование государственно-частного партнерства. Это позволит, по мнению авторов, реализовать подобного рода проект в намеченные сроки.

Ключевые слова: крупномасштабный инвестиционный проект, морской торговый порт, Усть-Луга, риски, инвестиции, государственно-частное партнерство, концессия

Введение

Повышение конкурентоспособности российской экономики в условиях геополитических рисков ставит задачу по ускоренной модернизации и дальнейшему развитию морской портовой инфраструктуры как важнейшему элементу транспортной системы.

Морские порты стали одним из ключевых элементов транспортного комплекса страны, они обеспечивают связь различных видов транспорта между собой. С их участием осуществляется более 80% внешнеторгового грузооборота России и обеспечивается экономическая взаимосвязь России примерно со 100 странами мира [2]. Однако современный уровень развития морской портовой инфраструктуры не отвечает потребностям страны в обеспечении грузоперевозок. Об этом свидетельствует тот факт, что за период с 1990 по 2013 г. объем внешней торговли вырос в 8,8 раза, в то время как объем перевозок, осуществляемый морским транспортом, сократился в 6,6 раза. В результате доля морского транспорта в общем объеме грузопотока страны уменьшилась в три раза (табл. 1).

Таблица 1

Динамика внешней торговли и морских перевозок России за период 1990—2013 г.

Показатель	1990	2000	2005	2010	2013
Объем внешней торговли, млрд долларов	95,6	149,9	368,9	648,9	844,0
Объем перевозки грузов морским транспортом, млн тонн	112	35	26	37	17
Доля морского транспорта в общем объеме грузопотока, %	0,6	0,4	0,3	0,5	0,2

Одним из перспективных направлений развития морской торговли является Балтийский регион, который в настоящее время занимает лидирующее положение в грузопотоках страны [14]. На его долю (по состоянию на 2013 г.) приходилось 36% всех грузоперевозок, осуществляемых через морские порты страны [5].

Для сохранения лидерства морских торговых портов Балтийского региона в условиях растущей конкуренции как со стороны крупнейших европейских портов, так и прибалтийских государств, необходимо дальнейшее развитие морского торгового порта Усть-Луга, создаваемого как многофункциональное предприятие на основе использования передовых инновационных технологий. Это связано с тем, что существующие морские порты данного региона практически исчерпали возможности дальнейшего расширения. Кроме того, все они (за исключением морского порта Калининграда) имеют «замерзающие» и мелководные акватории, что существенным образом ограничивает возможность их интенсивного использования [11].

Цель данного исследования заключается в оценке возможностей и ограничений реализации крупномасштабного проекта и поиске механизма его реализации в новых экономических условиях, которые можно рассматривать скорее как угрозы, на примере создания морского торгового порта Усть-Луга.

В настоящее время порт Усть-Луга находится в стадии строительства, по окончании которого в его состав войдут 20 перегрузочных комплексов с общим грузооборотом при полной загрузке 180 млн тонн в год [1]. За счет этого будет создан крупнейший производственно-логистический кластер, то есть порт будет функционировать как мульти-модальный комплекс.

Сегодня, несмотря на то что строительство продолжается, порт способен обрабатывать любые крупнотоннажные наливные суда и океанские суда любых типов.

1. Оценка внешней конкурентной среды развития морского порта Усть-Луга

Внешняя конкурентная среда реализации проекта строительства морского торгового порта Усть-Луга формируется под влиянием следующих факторов [9; 15]:

1. Усиление процессов глобализации экономических отношений между странами и расширение международных связей.

2. Высокий уровень развития экономики стран Европы с широкими международными связями, осуществляемыми в том числе на основе морских грузо- и пассажироперевозок.

3. Пересечение торговых путей России, стран Прибалтики и Западной Европы и схожий уровень оказания услуг.

4. Расширение международной торговли европейских стран со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего Востока, Японии.

5. Высокий уровень развития морской портовой инфраструктуры стран Прибалтики и Европы, основанной на использовании как современного высокотехнологичного оборудования и высококвалифицированных кадров, так и благоприятных природно-климатических условий (незамерзающие и глубоководные порты).

6. Растущая конкуренция по грузо- и пассажироперевозкам между портами Балтийского и Северного морей.

Развитие морского торгового порта Усть-Луга испытывает серьезное конкурентное давление со стороны крупнейших портов Европы и стран Прибалтики [12].

Говоря о конкурентах, следует отметить морские порты Роттердама, Антверпена и Гамбурга. Их основными конкурентными преимуществами являются:

- удобное географическое расположение;
- благоприятные природно-климатические условия;
- многовековой исторический опыт развития;
- современные технологии обеспечения грузоперевозок;

- огромные мощности и развитая материально-техническая база;
- высокое качество обслуживания;
- специализация в грузоперевозках;
- высокий престиж мирового грузоперевозчика;
- ориентация на расширение грузопотока.

Однако, несмотря на планы перспективного развития морского порта Усть-Луга, даже при достижении полной проектной мощности он не сможет составить серьезной конкуренции крупнейшим морским портам Европы. Это связано с тем, что их конкурентные преимущества основаны прежде всего на природно-климатических факторах, таких как удобное местоположение; незамерзающая акватория; сложившиеся традиции ведения морских перевозок. Кроме того, крупнейшие морские порты Европы имеют развитую инфраструктуру, огромные мощности по обработке грузов, что позволяет создавать новую систему портов — хабов. Морские порты Европы представляют собой сложные инфраструктурные объекты, включающие морской, железнодорожный, автомобильный транспорт; развитую логистику; диверсифицированное промышленное производство.

Другое дело — морские порты стран Прибалтики: Эстонии, Латвии и Литвы. Морские порты этих некогда советских республик развивались как «морские ворота» Балтийского моря СССР. С приобретением независимости они стали представлять для нашей страны (и морских торговых портов Балтийского региона) серьезную конкуренцию [23]. Речь идет в первую очередь о следующих морских портах Балтийского моря:

1. Порт Клайпеда (Литва).
2. Порт Вентспилс (Латвия).
3. Порт Рига (Латвия).
4. Порт Таллинн (Эстония).

Суммарный грузооборот этих портов за период 2000—2013 г. увеличился с 97 до 132 млн тонн. При этом он вырос в 2,7 раза в Риге и в 1,9 раза — в Клайпеде. Грузооборот в морском порту Таллинна за это время остался практически неизменным, а в Вентспилсе уменьшился на 18%. За этот же период сменились лидеры морских грузоперевозок стран Прибалтики. Так, если в 2000 г. это были Таллинн и Вентспилс, то к 2013 г. — Клайпеда и Рига. Несмотря на лидирующее положение в грузоперевозках, мощности морского порта Риги используются на 77%, а Клайпеды — на 78% [5; 18].

Для ускорения развития крупных морских портов стран Прибалтики некоторым из них присвоен статус «свободной экономической зоны». Например, такой имеют порты Латвии — Вентспилс и Рига.

Статус СЭЗ обозначает, что территория порта освобождается от налогов. Инвесторы, которые приходят в «свободный порт» и начинают работать там, получают статус лицензированной компании, который дает возможность получить прямые и косвенные налоговые льготы. Это относится к уплате подоходного налога (скидка 80—100%), налога на недвижимость, НДС, акцизного налога, таможенных пошлин (скидки составляют до 100%).

Другим прогрессивным направлением развития морских портов стран Прибалтики является создание на их базе крупных логистических центров. При строительстве морского порта Усть-Луга учитываются все факторы, которые обеспечили бы его высокую конкурентоспособность с портами России и зарубежных стран [24]. Это относится как к техническому оснащению порта, так и применению экономических методов стимулирования роста грузоперевозок. В результате уже сегодня порт Усть-Луга составляет серьезную конкуренцию морским портам Прибалтийских государств. В дальнейшем этот разрыв будет только увеличиваться (табл. 2).

Таблица 2

Соотношение объемов грузооборота морского порта Усть — Луга в сравнении с грузопотоками крупнейших портов Прибалтики, %

Морские порты Прибалтийских государств	Грузооборот порта Усть-Луга (%) к грузообороту порта 2013 г., факт	Грузооборот порта Усть-Луга (%) к грузообороту порта 2030 г., прогноз
Рига	170,0	360,0
Клайпеда	172,5	375,8
Вентспилс	208,9	428,5
Таллинн	230,9	529,4

Таким образом, можно говорить о том, что морской торговый порт Усть-Луга имеет серьезные конкурентные преимущества и в перспективе может рассматриваться как крупнейший порт Балтийского моря.

2. Возможности и ограничения развития морского торгового порта Усть-Луга

Морской порт Усть-Луга обладает рядом бесспорных конкурентных преимуществ. Это в первую очередь его удачное расположение в Лужской губе Финского залива Балтийского моря рядом с границей Российской Федерации и Европейского Союза и в то же время в отдалении от Санкт-Петербурга с его перегруженными транспортными артериями. Данный порт обеспечивает прямой выход на европейских покупателей, что положительно влияет на развитие экономики региона и страны в целом [21]. Между тем необходимо указать на его близость к основным промышленно-развитым районам страны и центрам потребления основных импортруемых грузов, что существенно сокращает затраты на транспортировку. Следующим конкурентным преимуществом порта Усть-Луга являются благоприятные навигационные условия. Незамерзающий даже при самых низких температурах в этой части побережья Финский залив дает возможность круглогодичной эксплуатации порта. Период ледового паводка составляет всего около 40 дней. Причем помощь ледокола понадобится лишь в самые сильные морозы. В обычные зимы для обеспечения проводок в канале достаточно буксира ледового класса.



Среди особенностей порта также следует отметить достаточно глубокую акваторию (17,5 м) в сочетании с коротким подходным каналом (3,7 км), что делает порт Усть-Луга единственным российским портом на Балтике, способным принимать суда дедвейтом до 160 тыс. тонн. Второй подходный канал обеспечивает беспрепятственное круговое движение судов без длительного ожидания на рейде. Сильным конкурентным преимуществом морского порта Усть-Луга стала его универсальность. На данный момент в порту функционирует 18 терминалов, в том числе несколько перегрузочных терминалов, складской комплекс, автомобильно-железнодорожный паромный комплекс и контейнерный терминал. Терминалы порта могут оказывать услуги по перевалке и дополнительной обработке более 20 категорий грузов. Современное технологическое оснащение порта и надежное оборудование позволяют быстро обрабатывать различные категории грузов и выдерживать конкурентные сроки обслуживания. При этом планируется строительство еще как минимум пяти терминалов и площадок. К 2018 г., когда все планируемые терминалы будут введены в эксплуатацию, пропускная способность порта Усть-Луга должна достичь 180 млн тонн, что соответствует показателю уровня первой европейской тройки.

Еще одним конкретным преимуществом порта служит наличие собственного портфлота, что существенно повышает уровень его эксплуатационных возможностей и обеспечивает автономность. На сегодня в составе портфлота порта имеются буксиры, в том числе для работы с судами океанского класса. В дальнейшем планируется расширение портфлота также за счет приобретения и строительства специализированных судов портового класса. Немаловажным преимуществом порта Усть-Луга является и то, что грузопотоки в порт идут в обход крайне перегруженного Санкт-Петербургского транспортного узла. Одновременно со строительством порта идет развитие и сопутствующей инфраструктуры. При непосредственном участии Министерства транспорта РФ и ОАО «Российские железные дороги» активно ведется реконструкция внешних подходов к порту, автомобильных трасс и железнодорожных путей, соединяющих порт Усть-Луга с основными транспортными магистралями.

Однако, несмотря на то что порт Усть-Луга имеет достаточно много сильных сторон и конкурентных преимуществ, которые позволяют сделать его крупнейшим портом Балтийского региона, отдельное внимание следует уделять слабым сторонам и ограничениям, сдерживающим его развитие [8].

Среди основных внутренних факторов, ограничивающих развитие порта и снижающих его конкретные преимущества, необходимо отметить следующие:

1. Неготовность автомобильной инфраструктуры к возрастающим объемам грузоперевозок. Несмотря на то что проводится реконструкция существующих дорог и строительство новых, на сегодня проблема перегруженности автомагистралей еще остается. Недостатки транспортной инфраструктуры Усть-Луги препятствуют запуску построен-

ных терминалов и увеличению объема грузооборота действующих терминалов.

2. Нарушение экосистемы и загрязнение окружающей среды в районе размещения морского порта. Морская экосистема Балтийского моря очень чувствительна из-за естественных условий. В течение нескольких последних десятилетий загрязнение моря стало все более серьезным и не последнюю роль в этом играет строительство Усть-Луги. К наиболее серьезным экологическим угрозам, связанным с функционированием морского порта, можно отнести:

- эвтрофикацию, вызванную присутствием избытка питательных веществ на дне моря, особенно азота и фосфора;
- загрязнение вредными веществами, включая пестициды, тяжелые металлы, промышленные вещества, хлорированные парафины и случайные побочные продукты, такие как диоксиды;
- разрушение среды обитания представителей морской флоры и фауны;
- нефтеразливы.

3. Отсутствие должных условий проживания для работников и строителей порта. Сегодня уже строятся первые микрорайоны нового города Усть-Луга, однако проблема обеспечения работников и строителей жильем стоит особенно остро. Также невысока доля благоустроенного жилья в поселке Усть-Луга.

4. Негибкая тарифная политика. Как отмечают эксперты, залог успеха морского порта Усть-Луга заключается в том, что инвесторы терминалов порта одновременно являются грузоотправителями и будут заинтересованы в отправке грузов через свои мощности. А вот сторонние грузопотоки вряд ли поменяют направление, если инвесторы Усть-Луги не предложат конкурентные (более низкие) цены.

5. Высокая вероятность отклонения от сбалансированного и рационального использования средств на развитие портовой инфраструктуры. Реализация проекта строительства и развития морского порта Усть-Луга осуществляется на принципах государственно-частного партнерства. Координация действий множества участников проекта, нередко имеющих разные интересы, стала достаточно сложной управленческой задачей.

Наряду с внутренними ограничивающими факторами существуют также внешние факторы и угрозы, которые негативным образом могут сказаться на развитии и конкурентоспособности порта Усть-Луга.

В первую очередь это ухудшение внутренней и внешней экономической конъюнктуры, в результате чего могут замедлиться темпы роста грузооборота. Критическим фактором для развития российских морских портов остаются мировые цены на энергоносители и цветные металлы, которые формируют основную часть российских грузопотоков в данном регионе.

Кроме того, негативно на динамике развития порта могут сказаться последствия переживаемого сейчас экономического кризиса, в резуль-

тате которого снижаются объемы инвестирования портовой и сопутствующей инфраструктуры, срываются сроки ввода в эксплуатацию новых объектов на территории порта, возникают сложности с привлечением новых инвесторов.

Во многом данные ограничения определяют риски реализации проекта строительства морского порта Усть-Луга.

3. Риски реализации проекта строительства морского порта Усть-Луга

Высокие риски строительства морского порта Усть-Луга обусловлены многими факторами, а именно сложностью проекта, затратным финансированием (по оценкам Внешэкономбанка — около 700 млрд рублей [20]), участием большого количества партнеров, непредсказуем изменением геополитической ситуации и многим другим.

При анализе рисков необходимо прежде всего выделять внешние и внутренние риски реализации проекта строительства морского порта Усть-Луга как мультимодального комплекса.

Внешние риски, как отмечено в Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г., — это в основном связанные с природными явлениями, макроэкономической ситуацией, реализацией внешней политики государств, в том числе посредством принятия актов международного права, и находятся вне прямого ведения Российской Федерации [1].

Внутренние риски — это риски производственного, инвестиционного и коммерческого характера, возникающие в результате деятельности в самой компании [19].

Характеристика внешних и внутренних рисков реализации проекта строительства порта Усть-Луга представлены в таблице 3.

Таблица 3

Внешние и внутренние риски реализации проекта строительства морского порта Усть-Луга

Внешние риски	Внутренние риски
<p>Макроэкономические риски:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ухудшение внешней конъюнктуры на рынках сбыта; • санкции в отношении России и антисанкции в отношении западноевропейских стран; • снижение темпов экономического роста развитых стран и сокращение спроса на сырьевые товары; • появление «горячих» точек, затрудняющих товарообмен. 	<p>Финансовые риски:</p> <ul style="list-style-type: none"> • риск ликвидности — это риск того, что у компании возникнут сложности по выполнению финансовых обязательств; • кредитный риск — это риск возникновения финансового убытка, связанного неисполнением покупателем или контрагентом по финансовому инструменту своих договорных обязательств; • нехватка инвестиционных средств

Внешние риски	Внутренние риски
<p>Отраслевые риски:</p> <ul style="list-style-type: none"> • конкуренция между морскими портами; • отставание в развитии транспортной инфраструктуры (железных и автодорог); • отставание в развитии системы логистики; • несовершенная тарифная политика 	<p>Рыночные риски:</p> <ul style="list-style-type: none"> • валютный риск связан с осуществлением операций продаж, закупок и привлечения займов, выраженных в валюте (евро и долларах США); • процентный риск связан с изменением ключевой ставки ЦБ РФ и возможностью удорожания кредитов
<p>Инвестиционные риски:</p> <ul style="list-style-type: none"> • неблагоприятный инвестиционный климат в стране и в мире; • отсутствие или недостаточное количество якорных инвесторов; • сокращение бюджетного финансирования из-за ухудшения экономической ситуации 	<p>Инфраструктурные риски:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ограничения, связанные с развитием портовой инфраструктуры; • дефицит портовых мощностей, ориентированных на импорт грузов; • отсутствие развитой инфраструктуры, низкое техническое оснащение пунктов пропуска грузов на границе
<p>Законодательные риски:</p> <ul style="list-style-type: none"> • отсутствие твердых гарантий государства перед инвесторами; • непринятие законов о развитии морской портовой инфраструктуры; • непринятие законов о создании в порту особой экономической зоны; • несовершенная тарифная политика; • недостаточная регламентация законодательством правовых аспектов государственно-частного партнерства в рамках осуществления инвестиционной деятельности 	<p>Кадровые риски:</p> <ul style="list-style-type: none"> • дефицит квалифицированных кадров для строительства портовых мощностей; • нехватка строителей для создания транспортно-логистического комплекса порта; • использование вахтового метода как основного способа обеспечения строительства производственных мощностей квалифицированными кадрами
<p>Экологические (техногенные) риски:</p> <ul style="list-style-type: none"> • строительство терминалов вредных производств (химического); • неэффективная переработка отходов промышленного производства; • запоздалое строительство очистных сооружений 	<p>Риски нарушения партнерских отношений:</p> <ul style="list-style-type: none"> • неисполнения обязательств; • несогласованности действий; • запоздалое финансирование; • отказ от финансирования

Как показывает анализ таблицы 3, основными рисками реализации стратегии создания порта Усть-Луга в большей степени являются внешние риски. Глобальность проекта делает его уязвимым от решения многих вопросов, которые находятся за пределами реализации проекта. Это в первую очередь геополитические риски, а также риски несовершенного законодательства РФ и инвестиционные риски, связанные с неблагоприятной экономической ситуацией в стране и в мире в целом.

Но при этом нельзя не учитывать влияние внутренних рисков реализации данного проекта. Основными из них стали следующие:

1) риск дефицита инвестиционных ресурсов (из группы финансовых рисков);

2) инфраструктурные риски;

3) кадровые риски;

4) риски нарушения партнерских отношений.

Влияние рисков выражается прежде всего в отставании ввода ряда инфраструктурных объектов, что существенно затруднит деятельность морского порта в ближайшем будущем.

Воздействие рисков сказывается на нарушении сроков выхода морского порта на проектную мощность, увеличении затрат на строительство, снижении интенсивности развития проекта, уменьшении масштаба проекта, отказе инвесторов от участия в проекте.

Поскольку большинство внешних рисков проекта по созданию и развитию морского порта Усть-Луга находятся за пределами возможностей управления с позиции нивелирования их влияния на реализацию проекта, мы можем говорить о нивелировании или уменьшению негативного воздействия только внутренних рисков.

Для этого предлагается классификация внутренних рисков строительства морского порта Усть-Луги по масштабу воздействия. В этом случае можно говорить о рисках, имеющих несущественное, существенное и катастрофическое воздействие на реализацию данного проекта (табл. 4).

Таблица 4

Классификация внутренних рисков реализации проекта строительства морского порта Усть-Луга по масштабу воздействия

Малозначимые риски	Умеренные риски	Критические риски
Ликвидность	Кредитный	Кадровый
Процентный	Валютный	Нарушение партнерских отношений
Несогласованность действий партнеров	Инфраструктурный	Нехватка инвестиционных ресурсов

В настоящее время создание развитой инфраструктуры в порту Усть-Луга является одной из первостепенных задач его развития как мультимодального комплекса [18]. При этом несвоевременное решение этой проблемы (как из-за отсутствия квалифицированных кадров, так и из-за нехватки инвестиционных ресурсов или несогласованности действий партнеров), может привести к критическим рискам.

Наличие критических рисков стало прямым сигналом в первую очередь для инвесторов, а потом и для потребителей услуг морского порта. Поэтому выявление и нивелирование подобных рисков является целью эффективно управления деятельностью по развитию порта Усть-Луга [10].

Для минимизации влияния рисков на строительство и развитие морского порта Усть-Луга необходимо разработать мероприятия, реализация которых позволит избежать возможных катастрофических последствий. Основные из них представлены в таблице 5.

Таблица 5

Мероприятия, направленные на минимизацию и нивелирование влияния внутренних рисков при строительстве морского порта Усть-Луга

Риски реализации проекта	Мероприятия по снижению влияния риска
Несо согласованность действий партнеров	1. Заключение соглашений о партнерских отношениях 2. Хеджирование рисков
Кредитный	1. Государственная поддержка проекта 2. Лимитирование 3. Увеличение количества инвесторов, в том числе частных 4. Заключение соглашений о выполнении финансовых обязательств на основе гарантий ГЧП
Инфраструктурный	1. Диверсификация в реализации инфраструктурных проектов 2. Страхование рисков
Кадровый	1. Скорейшее строительство города для проживания строителей и персонала порта 2. Заключение соглашения о подготовке специалистов с крупными вузами Санкт-Петербурга и Ленинградской области 3. Постепенный уход от вахтового метода
Нарушение партнерских отношений	1. Страхование рисков 2. Распределение рисков
Нехватка инвестиционных ресурсов	1. Широкое использование механизма ГЧП 2. Привлечение иностранных инвестиций 3. Разработка комплексных программ развития территории морского порта

Таким образом, мероприятия, направленные на нивелирование и снижение влияния внутренних рисков создания морского порта Усть-Луга, — комплексные и затратные. Их реализация требует согласованности действий государства и частных инвесторов и рассчитана на длительное время. Вместе с тем снижение рисков приведет к вводу порта Усть-Луга как мультимодального комплекса в намеченные сроки.

4. Государственно-частное партнерство как механизм реализации проекта по строительству морского порта Усть-Луга

В условиях дефицита инвестиционных ресурсов, возможной несогласованности действий партнеров, необходимости соблюдения сроков реализации проекта одним из эффективных вариантов решения названных проблем является использование механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) [17; 22].

В широком смысле ГЧП определяют как институциональный и организационный альянс между государством и частным бизнесом в целях реализации общественно значимых проектов [6].

Под ГЧП мы будем понимать юридически оформленное, добровольное, публичное, взаимовыгодное сотрудничество государства и частного

бизнеса, основанное на объединении ресурсов, определении прав и обязанностей участников и разделении в заранее определенных пропорциях рисков и результатов с целью наиболее эффективной реализации проектов, имеющих существенное социально-экономическое значение.

Поскольку ГЧП представляет собой взаимовыгодное сотрудничество государства и частного инвестора, участие в таком проекте как строительство морского порта Усть-Луга имеет ряд преимуществ прежде всего для государства, выражаясь в следующем [10; 15]:

- минимизация нагрузки на бюджет при реализации стратегического социально-значимого проекта;
- повышение экономической и бюджетной эффективности проекта за счет участия в них частного бизнеса;
- ускорение сроков реализации проекта;
- сокращение государственных расходов на строительство и содержание объектов инфраструктуры;
- обеспечение экономически эффективного управления реализацией проекта путем передачи управленческих функций частному инвестору;
- привлечение современных высокоэффективных технологий.

Основными преимуществами участия в строительстве морского порта для частного инвестора являются [3; 4]:

- возможность использования прямой государственной поддержки;
- разделение рисков реализации проекта с государством;
- возможность долгосрочных инвестиционных вложений под устраивающие государственные гарантии;
- получение гарантии обеспечения минимального дохода.

Наиболее эффективной формой ГЧП для реализации такого крупного инфраструктурного проекта, как морской порт, являются концессии, в рамках которой частный партнер (концессионер) участвует в создании или модернизации инфраструктурного объекта, а затем получает его на длительный срок в оперативное управление (эксплуатацию) с целью возврата вложенных им инвестиций и получения прибыли [7]. Концессионное соглашение заключается на длительный период, что позволяет обеим сторонам осуществлять стратегическое планирование своей деятельности. Помимо этого на срок действия концессионного соглашения частный сектор обладает полной свободой в принятии управленческих решений. При этом у государства остается достаточно рычагов воздействия на частный бизнес при необходимости защиты общественных интересов.

В зависимости от объема передаваемых частному партнеру правомочий собственности, инвестиционных обязательств сторон, принципов разделения рисков и ответственности за осуществление различных видов работ возможно применение различных механизмов концессий в проектах ГЧП развития морского порта Усть-Луга [25; 26] (табл. 6).

Несмотря на частичное использование данного механизма при строительстве морского торгового порта Усть-Луга, его применение необходимо расширить за счет использования концессии в таких ее формах, как BOT, BOOT, BOO.

Таблица 6

**Механизмы государственно-частного партнерства
в форме концессий для строительства морского порта Усть-Луга**

Механизмы концессий	Характеристика
Механизм ВОТ: «Строительство — эксплуатация/управление — передача»	Частный инвестор осуществляет строительство и эксплуатацию нового сооружения на основе долгосрочного концессионного соглашения за свой счет и на свой риск. Прибыль от эксплуатации полностью поступает частному инвестору, компенсируя инвестиционные затраты и текущие издержки. По истечении срока действия соглашения объект передается государству
Механизм DBFO: «Проектирование — строительство — финансирование — эксплуатация»	Частный инвестор несет ответственность за проектирование, финансирование и строительство объекта, также эксплуатирует объект в период действия концессионного соглашения, а затем передает его государству
Механизм BOOT: «Строительство — владение — эксплуатация — передача»	Частный инвестор осуществляет строительство объекта и получает право не только пользования, но и владения объектом в течение всего срока концессионного соглашения, по истечении которого объект передается государству
Механизм BOO: «Строительство — владение — эксплуатация»	Частный инвестор осуществляет строительство объекта и эксплуатирует объект на основе пожизненного владения или аренды
Механизм ВТО: «Строительство — передача — эксплуатация»	Частный инвестор осуществляет строительство объекта и после его завершения передает государство. Эксплуатация объекта частным инвестором с целью возмещения инвестиционных затрат и получения прибыли осуществляется после передачи его государству. Данный механизм предполагает прямой контроль государства над объектом концессии и его наибольшее влияние на решения и действия концессионера

Заключение

Подводя итог проведенному исследованию по анализу возможностей и ограничений и поиску механизма реализации крупномасштабного проекта на примере морского порта Усть-Луга в новых экономических условиях, следует отметить следующее:

1. Сложная геополитическая ситуация, внутренние проблемы развития российской экономики, рост неопределенности и дефицит инвестиционных ресурсов существенным образом осложняют реализацию крупномасштабных инвестиционных проектов.

2. Основные (критические) риски реализации крупномасштабных проектов связаны с дефицитом инвестиций и недостаточным количеством якорных инвесторов. Для проекта по строительству морского порта Усть-Луга это находит выражение как в отставании ввода в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры, так и в дефиците квалифицирован-

ных кадров, поскольку до сих пор не решена проблема финансирования создания города для строителей и будущих работников порта.

3. Для осуществления масштабных проектов в условиях оттока иностранного капитала основной упор необходимо делать на усиление государственно-частного партнерства. Наиболее эффективной его формой служит концессия, которая определяет высокую заинтересованность частных инвесторов в реализации крупномасштабных инвестиционных проектов.

4. При выборе концессии при строительстве морского порта Усть-Луга следует предусматривать возможность реализации различных ее форм и в особенно таких, как BOT, BOOT, BOO, что позволит найти наиболее эффективный механизм реализации взаимодействия государства и частных инвесторов.

5. Реализация крупномасштабных инвестиционных проектов с помощью механизма ГЧП требует осуществления комплекса организационно-правовых и финансово-экономических мероприятий, позволяющих создать благоприятные условия для инвестирования. Основной упор необходимо делать на совершенствование законодательства, позволяющего отстраивать интересы партнеров в спорных моментах, а также предусматривать предоставление льгот по налогам, кредитам, аренде для тех участников, которые осуществляет масштабное инвестиционное финансирование.

Список литературы

1. *Стратегия* развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 г., утверждена Распоряжением Правительства РФ от 8 декабря 2010 г. № 2205-р : доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

2. *Транспортная стратегия* России на период до 2030 г., утверждена Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 № 1734-р (в ред. Распоряжения Правительства РФ от 11 июня 2014г. № 1032-р) : Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

3. *Бейсембинова А. Ш. З.* Проблемы инвестиционной деятельности на основе государственно-частного партнерства. // *Инвестиции и инновации.* 2012. № 1. С. 144—150.

4. *Брагина З. В., Орлов В. В., Андреева Н. Ю.* Государственно-частное партнерство: механизмы развития. Кострома, 2011.

5. *Быркова Е.* Грузооборот портов Балтики: ключевые тенденции 2014 года. URL: <http://провэд.рф/analytics/research/19841-gpuzoobopot-poptov-baltiki-klyuchevye-tendentsii-2014-goda.html> (дата обращения 11.05.2015).

6. *Варнавский В. Г.* Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы теории и практики // *Мировая экономика и международные отношения.* 2011. № 9. С. 41—50.

7. *Варнавский В. Г., Королев В. А.* Концессионный механизм партнерства государства и частного сектора. М., 2009.

8. *Ветренко Л. Д.* Управление работой морского порта. СПб., 2000.

9. *Вытирайло А.* Приоритетные направления совершенствования государственно-частного партнерства // *Вестник Института экономики РАН.* 2011. № 4. С. 303—311.

10. Дульзон А. А. Успешность управления проектами: проблемы, оценка, возможности // Управление проектами и программами. 2014. № 4. С. 292—302.
11. Жусупов С. Д. Состояние и перспективы развития морских портов России // Транспорт Российской Федерации. 2011. № 6 (37). С. 36—39.
12. Йонниеми П. Стратегия ЕС для региона Балтийского моря: чего мы достигли? // Балтийский регион. 2010. № 2. С. 44—47.
13. Макаров И. Н., Колесников В. В. Национальная инфраструктура и государственно-частное партнерство: потребности современной экономики // Креативная экономика. 2012. № 5. С. 50—54.
14. Мельник Д. А. Морской транспорт как системообразующий элемент Балтийского транснационального транспортного региона // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. 2013. Вып. 1. С. 140—147.
15. Никулина С. В. Факторы конкурентоспособности международных морских портов // Экономика и управление. 2011. № 5. С. 141—143.
16. Привлекательность по-прибалтийски. URL: <http://www.morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=28170> (дата обращения 27.03.2015).
17. Рыбцев В. В. Частно-государственное партнерство как способ развития инфраструктуры // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2011. № 3. С. 132—134.
18. Сергеев А. С. Организационно — экономические основы формирования и развития морских портовых агломераций // Вестник ТГЭУ. Сер. : Экономика и управление. 2012. № 2. С. 63—68.
19. Уланов С. Анализ рисков при управлении инвестиционными проектами // РИСК: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2011. № 1, ч. 2. С. 645—650.
20. Усть Луга: реализация проекта комплексного развития морского торгового порта. URL: <http://www.xn----etbbebrbp5ahkja1ae7v.xn--plai/news/publication-185/> (дата обращения 29.03.2015).
21. Федоров Г. М., Корнеевец В. С. Трансграничные регионы в иерархической системе регионов: системный подход // Балтийский регион. 2009. № 2. С. 32—41.
22. Халтурин Р. А. Развитие инфраструктуры и возможности государственно-частного партнерства // Экономика науки. 2012. № 5. С. 28—30.
23. Цветков В. А., Зоидов К. Х., Медков А. А. Проблемы интеграции и инновационного развития транспортных систем России и стран Балтии. М., 2012.
24. Чимишир В. И., Чимишир А. В. Основные аспекты формирования организационно-экономического механизма обеспечения конкурентоспособности морского порта // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. 2014. № 3, т. 2. С. 21—24.
25. Широков А. А. Проблемы прогнозно-аналитического сопровождения взаимоотношений бизнеса и государственных структур // Проблемы прогнозирования. 2010. № 3. С. 19—32.
26. Юзвович Л. И. Концессионный механизм как инструмент государственной инвестиционной политики в современных условиях. URL: <http://sovman.ru/all-numbers/archive-2011/july2011/item/42-the-concession-mechanism-as-the-tool-of-the-state.html> (дата обращения 31.03.2015).

Об авторах

Поподько Галина Ивановна, доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник Красноярского отдела Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, Россия.

E-mail: pgi90@bk.ru

Нагаева Ольга Сергеевна, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Красноярского отдела Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, Россия.

E-mail: ecpro@mail.ru



OPPORTUNITIES AND CHALLENGES OF LARGE INVESTMENT PROJECTS IN THE NEW ECONOMY: THE PORT OF UST-LUGA

G. Popodko^{*}, O. Nagaeva^{*}

^{*} *Krasnoyarsk Branch of the Institute of Economics and Industrial Organisation of the Russian Academy of Sciences
50 Akademgorodok, Krasnoyarsk, 660036, Russia*

Submitted on May 26, 2015

The aim of this study is to search for a mechanism for implementing large investment projects of crucial economic importance in the modern economic conditions characterized by the sanction policy of foreign states, limited public investment, and a mass exodus of foreign investors.

An example of a large-scale investment project is the construction of a multi-purpose multimodal complex — the commercial seaport of Ust-Luga. This is one of the most recent large projects in seaport infrastructure development.

This article estimates the project's significance for the development of the Baltic region and presents a competitive analysis of the seaport position in comparison to the largest European ports.

The authors analyze the strengths of the seaport construction project, namely, the favorable natural environment and climate, advantageous geographical position, strong political will demonstrated by the federal and regional authorities. The article also considers the challenges the project faces — unfortunate geopolitical situation, growing competition from other seaports, and lack of investment.

Based on the analysis of challenges, it is concluded that there are significant risks associated predominantly with lack of investment.

In these conditions, a large investment project requires the enhancement of public-private partnership, which will ensure the timely implementation of such projects.

Key words: large-scale investment project, commercial seaport, Ust-Luga, risks, investment, public-private partnership, public private partnership.

References

1. *Strategija razvitija morskoj dejatel'nosti Rossijskoj Federacii do 2030goda, utverzhdena Rasporyazheniem Pravitel'stva RF ot 8 dekabnja 2010 g. № 2205-r* [Strategy of development of maritime activities of the Russian Federation to 2030goda, approved by Decree of the Government of the Russian Federation dated December 8, 2010 № 2205-r], 2010, Moscow.

2. *Transportnaja strategija Rossii na period do 2030g, utverzhdena Rasporyazheniem Pravitel'stva RF ot 22 nojabnja 2008 № 1734-r (v red. Rasporyazhenija*

Pravitel'stva RF ot 11 ijunja 2014g. № 1032-r) [Transport Strategy of Russia until 2030, approved by Decree of the RF Government of November 22, 2008 № 1734-p (in the red. Order of the Government of the Russian Federation dated 11 June 2014. № 1032-r)], 2008, Moscow.

3. Beyseminova, A. 2012, Problemy investicionnoj dejatel'nosti na osnove gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Problems of investment through public-private partnerships], *Investicii i innovacii* [Investments and Innovations], no. 1, p.144—150.

4. Bragina, Z. V., Orlov, V. V., Andreeva, N. Yu. 2011, Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: mehanizmy razvitija [Public-private partnership: the development of mechanisms], Kostroma, 186 p.

5. Byrkova, Ye. Gruzoborot portov Baltiki: ključevye tendencii 2014 goda [Cargo turnover of Baltic ports: key trends in 2014], *PROVJeD* [PROVED], available at: <http://провэд.рф/analytcs/research/19841-gpuzoobopot-poptov-baltiki-klyuchevye-tendentsii-2014-goda.html> (accessed 11.05 2015).

6. Varnavskiy, V. G. 2011, Gosudarstvenno-chastnoe partnjorstvo: nekotorye voprosy teorii i praktiki [Public-private partnership: some questions of the theory and practice], *Mirovaja jekonomika i mezhdunarodnye otnoshenija* [World Economy and International Relations], no. 9, p. 41—50.

7. Varnavskiy, V. G., Korolev, V. A. 2009, *Koncessionnyj mehanizm partnerstva gosudarstva i chastnogo sektora* [The concession mechanism of partnership between the state and the private sector], Moscow.

8. Vetrenko, L. D. 2000, *Upravlenie rabotoj morskogo porta* [The operation of the seaport], Saint Petersburg, 264 p.

9. Vypiraylo, A. 2011, Prioritetnye napravlenija sovershenstvovaniya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Priorities for improving public-private partnerships], *Vestnik Intitituta jekonomiki RAN* [Bulletin of the Institute of Economics], no. 4, p. 303—311.

10. Dulzon, A. A. 2014, Uspeshnost' upravlenija proektami: problemy, ocenka, vozmozhnosti [The success of the project management issues, assessment, opportunities], *Upravlenie proektami i programmami* [Project and Program Management], no. 4, p. 292—302.

11. Zhusupov, S. D. 2011, Sostojanie i perspektivy razvitija morskih portov Rossii [State and prospects of development of Russian ports], *Transport Rossijskoj Federacii* [Transport of the Russian Federation], no. 6 (37), p. 36—39.

12. Joenniemi, P. 2010, The EU strategy for the Baltic region: where are we now? *Balt. Reg.*, no. 2, p. 39—42. DOI: 10.5922/2079-8555-2010-2-4.

13. Makarov, I. N., Kolesnikov, V. V. 2012, *Nacional'naja infrastruktura i gosudarstvenno-chastnoe partnjorstvo: potrebnosti sovremennoj jekonomiki* [National infrastructure and public-private partnership: the needs of the modern economy], *Kreativnaja jekonomika* [Creative economy], no. 5, p. 50—54.

14. Melnik, D. 2013, Morskoj transport kak sistemoobrazujushhij jelement Baltijskogo transnacional'nogo transportnogo regiona [Maritime transport as a system-building element of the Baltic transnational transport region], *Vestnik Immanuel Kant Baltic University*, no. 1, p. 140—147.

15. Nikulina, S. V. 2011, Faktory konkurentosposobnosti mezhdunarodnyh morskikh portov [Factors of competitiveness of international seaports], *Jekonomika i upravlenie* [Economics and Management], no. 5, p.141—143.

16. Privlekatel'nost' po-pribaltijski [The attractiveness of the Baltic], 2013, *Morskie porty* [Seaports], no. 8, available at: <http://www.morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=28170> (accessed 27.03.2015)

17. Rybtsev, V. V. 2011, Chastno-gosudarstvennoe partnerstvo kak sposob razvitija infrastruktury [Public-private partnerships as a way of infrastructure develop-

ment], *Aktual'nye problemy gumanitarnyh i estestvennyh nauk* [Actual problems of the humanities and the natural sciences], no. 3, p. 132—134.

18. Sergeev, A. S. 2012, Organizacionno — jekonomicheskie osnovy formirovaniya i razvitija morskikh portovyh aglomeracij [Organizational — economic bases of formation and development of the sea port agglomerations], *Vestnik tihookeanskogo gosudarstvennogo jekonomicheskogo universiteta. Jekonomika i upravlenie* [Bulletin of Pacific State Economic University. Economics and Management.], no. 2, p. 63—68.

19. Ulanov, S. 2011, Analiz riskov pri upravlenii investicionnymi proektami [Risk analysis in the management of investment projects], *RISK: resursy, informacija, snabzhenie, konkurencija* [RISK: resources, information, procurement, competition], no. 1, Vol. 2, p. 645—650.

20. Ust' Luga: realizacija proekta kompleksnogo razvitija morskogo torgovogo porta [Ust Luga project of integrated development of sea trade port], 2012, 23 June, *Kingisepp-segodnja* [Kingisepp-today], available at: <http://www.xn--etbcbcrbrp5ahkja1ae7v.xn--plai/news/publication-185/> (accessed 29. 03.2015).

21. Fedorov G. M., Korneevets V. S. 2009, Trans-Border Regions in the System of the Regional Hierarchy: the Systemic Approach, *Balt. Reg.*, no. 2, p. 26—33. DOI: 10.5922/2079-8555-2009-2-3.

22. Halturin, R. A. 2012, Razvitie infrastruktury i vozmozhnosti gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Development of infrastructure and the possibility of public-private partnerships], *Jekonomika nauki* [Economy of the science], no. 5, p. 28—30.

23. Tsvetkov, V. A., Zoidov, K. H., Medkov, A. A. 2012, *Problemy integracii i innovacionnogo razvitija transportnyh sistem Rossii i stran Baltii* [Problems of integration and innovative development of transport systems of Russia and the Baltic countries], Moscow, 175 p.

24. Chimshir, V. I., Chimshir A. V. 2014, Osnovnye aspekty formirovaniya organizacionno-jekonomicheskogo mehanizma obespechenija konkurentosposobnosti morskogo porta [The main aspects of formation of the organizational-economic mechanism of maintenance of competitiveness of the seaport], *Vostochno-Evropeskij zhurnal peredovyh tehnologij* [East European Journal of advanced technologies], no. 3, Vol. 2, p. 21—24.

25. Shirov, A. A. 2010, Problemy prognozno-analiticheskogo soprovozhdenija vzaimootnoshenij biznesa i gosudarstvennyh struktur [Problems of forecasting and analytical support of the relationship between business and government], *Problemy prognozirovaniya* [Problems of Forecasting], no. 3, p. 19—32.

26. Yuzvovich, L. I. 2011, Koncessionnyj mehanizm kak instrument gosudarstvennoj investicionnoj politiki v sovremennyh uslovija [The concession mechanism as the tool of the state the investment policy in modern conditions], *Sovremennye tehnologii upravlenija* [Modern control technology], no. available at: <http://sovman.ru/all-numbers/archive-2011/july2011/item/42-the-concession-mechanism-as-the-tool-of-the-state.html> (accessed 31.03.2015).

About the authors

Prof. Galina Popodko, Leading Research Fellow, Krasnoyarsk Branch of the Institute of Economics and Industrial Organisation of the Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: pgi90@bk.ru

Dr Olga Nagaeva, Senior Research Fellow, Leading Research Fellow, Krasnoyarsk Branch of the Institute of Economics and Industrial Organisation of the Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: ecpro@mail.ru