

РОССИЯ: ГОСУДАРСТВО И ОБЩЕСТВО В НОВОЙ РЕАЛЬНОСТИ

Том I



СБОРНИК СТАТЕЙ
МЕЖДУНАРОДНОЙ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ
ИГСУ РАНХиГС



Таким образом, расчет показателей экономической (народнохозяйственной) эффективности проекта по строительству импортозамещающего производства лекарственных препаратов демонстрирует, что подобные инвестиции генерируют существенные экономические выгоды для общества в целом и поэтому могут претендовать на поддержку со стороны органов государственной власти в случае возникновения рисков реализации таких проектов или для стимулирования их тиражирования.

Список использованной литературы

1. Приказ Минпромторга России от 23.10.2009 № 965 «Об утверждении Стратегии развития фармацевтической промышленности Российской Федерации на период до 2020 года».
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 17.02.2011 № 91 (ред. от 06.11.2014) «О федеральной целевой программе «Развитие фармацевтической и медицинской промышленности Российской Федерации на период до 2020 года и дальнейшую перспективу».
3. Отчет Минпромторга России от 02.06.2014 «Государственная программа «Развитие фармацевтической и медицинской промышленности на 2013–2020 годы». URL: minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/MinProm_02.06.14.pdf

Зандарашвили Диана Сергеевна

Целесообразность строительства высокоскоростных магистралей в России на примере ВСМ-2 Москва — Казань

Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в транспортной системе России. По данным на 2014 год общий объем грузооборота на железнодорожном транспорте составил 43,2%, а в пассажирообороте составляет 28,6%, а вклад железнодорожной отрасли в ВВП страны составил 2,2%.

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта России играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидерства России в мировой экономической системе.

Развитие инфраструктуры — один из важнейших факторов экономического роста страны. Сложной задачей является поиск источников финансирования ввиду длительных периодов окупаемости инфраструктурных проектов.

Основная проблема на пути развития железнодорожной инфраструктуры — недофинансирование железнодорожного транспорта. Отсутствие финансирования в должном объеме снижает темпы развития и препятствует массовому применению новых технологий в транспортной отрасли.

Огромные размеры России очевидным образом демонстрируют потребность населения в предприятиях в развитой, современной и надежной транспортной инфраструктуре.

Транспортная Стратегия Российской Федерации до 2030 г. предусматривает масштабное развитие железнодорожной отрасли. Так, в Стратегии запланировано построить до 2030 года 20 730 км новых железнодорожных линий, в том числе 4253 км высокоскоростных магистралей.

Первым этапом организации высокоскоростного железнодорожного движения в Российской Федерации станет строительство участка Москва — Казань линии ВСМ-2.

Согласно имеющимся планам, реализацией проекта ВСМ-2 займется подконтрольная монополии компания ОАО «Скоростные магистрали». В представленной ОАО «Скоростные магистрали» схеме финансирования было обозначено государственное финансирование в размере 63%, а также привлеченные средства негосударственных инвесторов в размере 37%. Полная прогнозируемая стоимость реализации проекта составляет 1 068 млрд. руб. Структура вложения денежных средств видна на рис. 1.

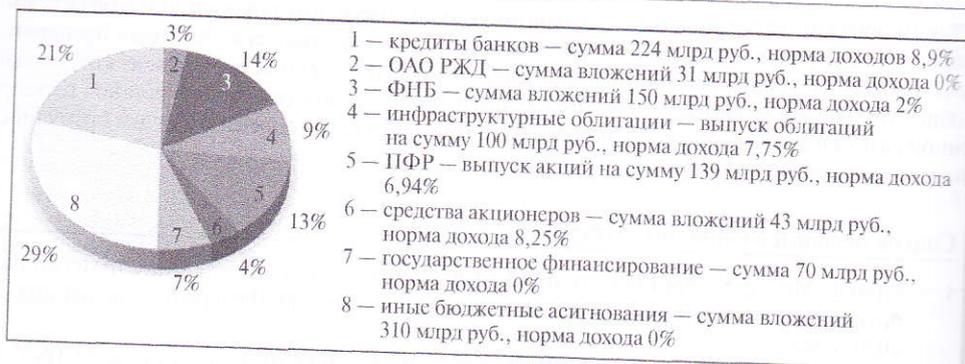


Рис. 1. Распределение денежных средств в проекте ВСМ-2 «Москва- Казань»

При расчете чистого дисконтированного дохода, согласно представленной ОАО «Скоростные магистрали» схеме финансирования, авторами было выявлено, что при сроке окупаемости в 20 лет внутренняя норма дохода составляет всего лишь 1,34%, при увеличении срока окупаемости до 25 лет этот показатель составил 3,68%, а при 30 годах — 5%. Данные показатели намного ниже рассчитанной модифицированной нормы дохода — 14,41%. За расчетный период в 60 лет размер чистого дисконтированного дохода — ЧДД (или NPV — net present value) характеризуется отрицательным значением¹.

Анализ коммерческой эффективности проекта ВСМ-2 Москва — Казань показал длительные периоды окупаемости и низкие уровни внутренней нормы доходности проекта, откуда можно сделать два вывода: потребность в государственном финансировании подобных проектов и важность корректного учета внешних эффектов.

Крупные инфраструктурные проекты, частично финансируемые государством, необходимо оценивать не только с коммерческой позиции (коммерческая эффективность), но и с позиции общества (общественная эффективность). Крупномасштабное строительство и последующая эксплуатация построенных объектов существенно затрагивают экономику регионов, в которых реализуется проект, влияет на социальную, экономическую обстановку².

Показатели общественной эффективности раскрывают социально-экономические последствия осуществления проекта для общества в целом как непосредственные результаты в смежных секторах экономики, экологии, социальные и внеэкономические эффекты³.

Строительство и ввод в эксплуатацию высокоскоростной магистрали ВСМ-2 «Москва-Казань» окажет влияние на развитие и экономический рост регионов, затронутых реализацией данного проекта. Целесообразность реализации проекта ВСМ-2 «Москва-Казань» обусловлена в первую очередь, социально-экономической эффективностью, а также инновационным значением для транспортной отрасли.

Эффекты от строительства высокоскоростной магистрали можно представить в следующем виде (рис. 2).

Рассматриваемые **прямые эффекты** имеют значение непосредственно для транспортной отрасли. В качестве прямых эффектов можно рассматривать рост объемов пассажирских перевозок, снижение нагрузки на автодорожную сеть, рост доходов железных дорог в результате переключения части пассажиропотока с авиационного и автомобильного транспорта на ВСМ.

Переключение пассажиропотока с воздушного транспорта на ВСМ происходит в случае, если суммарные затраты на поездку на поезде (стоимость поездки и время поездки) ниже уровня расходов на авиаперелет.

¹ Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов (утв. Минэкономразвития РФ, Минфин РФ, Госстроем РФ 21.06.1999 № ВК 477); Румер М. И. Экономическая оценка инвестиций. СПб: Питер, 2011.

² Оценка крупных инфраструктурных проектов. Задачи и решения. М: Фонд «Центр стратегических разработок», 2013.

³ De Rus G. The economic effects of High Speed Rail Investment. University of Las Palmas, Spain, 2012.



Рис. 2. Эффекты от строительства ВСМ

Строительство и последующая эксплуатация высокоскоростных магистралей в РФ приведут к необходимости расширения целого ряда различных производств, а также к увеличению объемов рынка в некоторых сегментах железнодорожной отрасли. Отметим, что развитие системы ВСМ повлечет за собой возникновение нескольких принципиально новых производств, рынков товаров и услуг, что с допущением частных инвесторов будет способствовать развитию конкурентной среды в железнодорожной отрасли.

Внешние (индуцированные) эффекты распространяются не только на секторы транспортной отрасли, но и на различные секторы экономики, а именно оказывают влияние на рост бюджетной эффективности, прирост ВВП, а также формирование агломераций и как следствие эффектов, возникающих в ходе этого процесса.

Актуальность проблемы выравнивания уровней доходов и всестороннего развития для удаленных территорий делает развитие системы ВСМ для России особенно важным ввиду возникновения агломерационного эффекта после запуска системы высокоскоростного движения.

Агломерация — это компактное скопление населенных пунктов, главным образом городских, местами срастающихся, объединенных в сложную многокомпонентную динамическую систему с интенсивными производственными, транспортными и культурными связями.

Агломерационный эффект подразумевает под собой экономическую выгоду от развития производительных сил, деловой активности и объединения рынков труда и недвижимости в регионе¹. Реализация проекта ВСМ приведет к присоединению обширных территорий к зонам трудовой занятости, повышению трудовой мобильности населения и, как следствие, увеличению производительности труда.

Агломерационный эффект представляет собой совокупность нескольких эффектов, таких как: социально-экономический, бюджетная эффективность, социальная эффективность.

Социально-экономический эффект может быть представлен как совокупность следующих составляющих:

- рост доходов населения (включает в себя сокращение безработицы в регионе и рост заработной платы);
- рост производительности труда;

¹ Barron I., De Rus G., Nash C. Economic analysis of High Speed Rail in Europe. Fundacion BBVA Informes, Spain, 2009.

- рост внутреннего регионального продукта
- бюджетная эффективность.

Социальная эффективность подразумевает развитие социального обеспечения региона и включает в себя:

- повышение уровня медицинского обслуживания;
- повышение качества образования;
- повышение уровня качества жизни, обусловленное развитием сферы услуг в целом.

Ввиду отсутствия в РФ методики оценки подобных крупных инфраструктурных проектов была предложена методика определения ряда эффектов, возникающих при реализации проектов развития высокоскоростного движения:

1. **Экономический эффект от роста доходов населения**, включающий в себя сокращение безработицы и рост средней заработной платы в регионе, можно представить в следующем виде:

$$\Theta_{\text{рл}} = \sum_{i=1}^n \Delta UN_i \cdot AW + \sum_{i=1}^n C_i \frac{\Delta \text{увел. } W_i}{100},$$

где n — шаг расчета, год; ΔUN_i — увеличение числа трудоустроенного населения в регионе в i -ый период времени, чел.; AW — средняя заработная плата в регионе за год, тыс. руб.; C_i — общая сумма выплаченной заработной платы в регионе за год, тыс. руб.; $\Delta \text{увел. } W_i$ — доля увеличения заработной платы в регионе за год, %.

Очевидно, что ΔUN_i зависит от интенсивности процесса формирования агломераций и их параметров, т. к. на разных этапах сокращение безработицы будет изменяться в разной степени. На более поздних этапах данного процесса прирост числа трудоустроенного населения будет больше.

2. Одним из основных факторов экономического роста страны является рост валового внутреннего продукта (ВВП), который, в свою очередь, напрямую зависит от производительности труда и определяется как произведение производительности труда и трудозатрат.

Формирование агломераций оказывает влияние на рост производительности труда, что приводит к экономическому росту страны и в конечном итоге сводится к приросту ВВП. Отсюда агломерационный эффект должен учитывать **экономический эффект от роста производительности труда**, который можно представить в виде зависимости:

$$\Theta_{\text{п}} = V_i (1 + \Delta \Pi_i),$$

где $\Delta \Pi_i$ — доля изменения производительности труда в i -ый период времени; V_i — выработка, тыс. руб./чел.-год, (характеризуется общим объемом произведенной продукции в регионе в i -ый период времени)

В свою очередь долю изменения производительности труда в регионе можно определить по зависимости:

$$\Delta \Pi_i = \frac{\Pi_2 - \Pi_1}{\Pi_1},$$

где Π_1 — производительность труда в регионе до реализации проекта; Π_2 — производительность труда в регионе после реализации проекта.

Мировой опыт показывает, что увеличение плотности занятости приводит к увеличению производительности труда.

Факторы, влияющие на рост производительности труда, могут быть следующими:

- концентрация производства в регионе (может осуществляться путем увеличения существующих предприятий за счет их расширения, что влечет за собой рост выпускаемой продукции; также увеличение платежеспособного спроса населения ведет к увеличению спроса на продукцию в регионе, что приводит к увеличению объема выпускаемой продукции и услуг для достижения рыночного равновесия);
- научно-технический прогресс (разработка и внедрение новых, инновационных технологий, улучшение процесса производства, повышение квалификации работников, применение комплекса организационно-технических мероприятий, направленных на снижение затрат труда и т. д.).

Исходя из данных факторов можно отметить, что увеличение объема выпускаемой продукции в единицу времени влечет за собой рост производительности труда, т. к. зависимость между параметрами следующая:

$$P = \frac{O}{T}, \quad (4)$$

где O — объем (количество) произведенной продукции, руб.; T — трудозатраты (время, затраченное на производство данного объема продукции), чел.-ч.

3. При строительстве ВСМ следует учитывать положительную бюджетную эффективность в виде дополнительных налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.

К доходам бюджетов относятся налоговые доходы, неналоговые доходы и безвозмездные поступления. К налоговым доходам бюджетов относятся доходы от предусмотренных законодательством Российской Федерации федеральных налогов и сборов, в том числе от налогов, предусмотренных специальными налоговыми режимами, региональных и местных налогов, а также штрафов по ним.

Эффект от роста совокупных налоговых поступлений можно определить по зависимости:

$$\Delta_6 = \sum_{i=1}^n W_i \cdot 0,13 \cdot 12 + \sum_{i=1}^n C_i \cdot 0,18 + \sum_{i=1}^n C_{rv} \cdot 0,02 + \sum_{i=1}^n P_i \cdot 0,2, \quad (5)$$

где W_i — сумма выплаченной заработной платы в i -ый период времени в регионе, тыс. руб.; $0,13$ — налог на доход физических лиц; C_i — объем произведенной продукции и услуг в i -ый период времени в регионе, тыс. руб.; $0,18$ — налог на добавленную стоимость; C_{rv} — остаточная стоимость объекта налогообложения (движимое и недвижимое имущество, учитываемое на балансе в качестве объекта основных средств), тыс. руб.; $0,02$ — налог на имущество юридических лиц; P_i — прибыль, полученная выпуском продукции и услуг i -ый период времени в регионе, тыс. руб.; $0,2$ — налог на прибыль.

Также из числа налоговых доходов разных уровней бюджетной системы Российской Федерации к росту наполняемости бюджетов в результате реализации проекта ВСМ приведут такие поступления, как государственная пошлина и транспортный налог. Однако ввиду сложности их подсчета в приведенной выше зависимости (5) такие поступления не учтены.

В результате проведенного анализа проекта ВСМ-2 Москва — Казань можно сделать следующие выводы:

- ВСМ будут способствовать повышению конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта перед авиа- и автотранспортом; также ввиду того, что ВСМ — это высокотехнологичный объект, будет наблюдаться выраженный технологический рывок в железнодорожной отрасли;
- развитие высокоскоростного движения в России возможно на условиях государственно-частного партнерства, а именно при значительном участии государства в финансировании проекта;
- при оценке возможности и экономической целесообразности реализации проекта необходимо корректный учет внешних эффектов, возникающих при строительстве ВСМ.

В завершение отметим, что строительство высокоскоростных магистралей в России окажет положительное влияние на развитие специализированной железнодорожной инфраструктуры, что позволит улучшить ситуацию с организацией перевозок пассажиров на основных направлениях сети железных дорог, обеспечит увеличение пассажирооборота, поднимет престиж отечественных железных дорог, а также государства в международном аспекте, послужит способом развития удаленных территорий, повысит связанность государства и общества в целом.

Список использованной литературы

1. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов (утв. Минэкономки РФ, Минфином РФ, Госстроем РФ 21.06.1999 № ВК 477).
2. Оценка крупных инфраструктурных проектов. Задачи и решения. М: Фонд «Центр стратегических разработок», 2013.