

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2021.68.44.031

Пути реализации крупных инфраструктурных проектов в условиях ограниченной экономики: опыт КНР

Филиппов Максим Михайлович

Аспирант,

Российский университет транспорта,
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
e-mail: raven_makc@mail.ru

Аннотация

В статье представлен анализ опыта Китайской Народной Республики при реализации крупных инфраструктурных проектов в условиях ограниченной экономики. Показано, что участие инвестиционного капитала в развитии железнодорожной инфраструктуры требовало устранения организационных дефектов, что было сделано путем упразднения монополии государственных железнодорожных корпораций и отделения от Министерства железных дорог хозяйственной функции. Трансформация железнодорожной отрасли в Китае началась с отмены плановых показателей работы дорог и перехода на контрактную систему, что дало импульс самостоятельной внутрихозяйственной деятельности. Подчеркивается важная роль государства в развитии современной транспортной инфраструктуры. Говорится о положительных сдвигах в вопросе модернизации железнодорожной отрасли. Исследован положительный опыт привлечения инвестиционного капитала с целью развития объектов транспортной инфраструктуры, в том числе, уделяется внимание роли иностранного инвестирования. Констатируется значимая роль банковского сектора экономики в расширении транспортных коммуникаций в стране.

Для цитирования в научных исследованиях

Филиппов М.М. Пути реализации крупных инфраструктурных проектов в условиях ограниченной экономики: опыт КНР // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Том 11. № 2А. С. 253-258. DOI: 10.34670/AR.2021.68.44.031

Ключевые слова

Крупные инфраструктурные проекты, государственная транспортная политика, железнодорожный транспорт, инвестиционный капитал, Китай.

Введение

Инфраструктурные проекты в зарубежной практике принято оценивать по принципу value for money (ценность за деньги), то есть оптимальному соотношению стоимости и качества исполнения. Такой подход обеспечивает отход от традиционной оценки «затратной» эффективности, к более широкому подходу, призванному оценивать инновационную, научно-техническую, социальную эффективность проекта.

Основное содержание

Примером высокого качества использования имеющихся у общества ресурсов в реализации крупных инфраструктурных проектов является опыт Китая, представленный в работе кандидата экономических наук У Цзы, в которой автор справедливо, на наш взгляд, определяет его полезность для России.

Анализируя транспортную политику КНР, основанную на понимании инвестиционного приоритета инфраструктуры, Сазонов С.Л. [Сазонов, 2012] сделал вывод о том, что интерес КНР к развитию железнодорожной инфраструктуры был определен опытом развитых стран, которые в результате реализации крупных проектов, генерирующих инновации в технологиях, «демонстрировали динамичный экономический рост».

Пивоварова Э.П. отмечает, что Китаю удалось создать свою модель социализма, выработать «необычайно гибкую политику макрорегулирования и макроконтроля», которая позволила сочетать «рыночные начала» и «твердо и решительно корректировать развитие» в условиях нестабильной и переменчивой обстановки в современном мире.

Анализируя транспортную политику КНР, необходимо отметить, что она допускала с одной стороны переход железнодорожной отрасли в отношениях с государством на контрактную основу, а с другой предусматривала государственный контроль в транспортном комплексе.

Трансформация железнодорожной отрасли в Китае началась с отмены плановых показателей работы дорог и перехода на контрактную систему, что дало импульс самостоятельной внутрихозяйственной деятельности.

Следующим шагом на пути преобразований явилось открытие транспортного рынка. В отрасль начали привлекать денежные средства кооперативов, индивидуальных предпринимателей, государственных и коммерческих банков, зарубежные инвестиции. В период с 1998 по 2002 год с иностранными инвесторами было подписано 11 договоров на общую сумму \$1,23 млрд [Сазонов, 2012].

В момент мирового кризиса 2008 года поддержка реализации железнодорожных проектов была оказана специфичным китайским способом.

В рамках антикризисной помощи Центру Региональные Правительства воспользовались инструментом «финансовых платформ», а государственные банки КНР провели кредитную эмиссию. На фоне роста безработицы инвестиции в железнодорожное строительство позволили смягчить напряженность с трудоустройством, увеличить общественные накопления и налоговые поступления.

Следует отметить, что поиск способов «оптимального взаимодействия государства и рынка» привел китайских экономистов в 2010 году к допущению в железнодорожную отрасль принципов ГЧП, путем привлечения частных инвестиций в развитие местных железных дорог. Первыми шагами в этом направлении явились продажи акций строящихся железных дорог.

Позднее Госсовет КНР одобрил 80 инфраструктурных проектов в форме ГЧП.

Государственная политика касательно присутствия иностранного капитала в транспортной отрасли поощряла сотрудничество в сфере инжиниринга. Таким образом, предоставив дешевую рабочую силу, Китай создал совместные с мировыми лидерами Bombardier, Siemens, Alstom, Kawasaki предприятия по производству транспортной техники, получив доступ к технологиям. Сначала продукция совместных предприятий выпускалась под зарубежным брендом. Накопив и усовершенствовав технологический опыт, китайские инженеры совершили инновационный прорыв, разработав свой собственный подвижной состав для ВСЖД (CRH-380A). Новую технику стали выпускать под национальным товарным знаком с указанием «сделано Китаем», доведя ее долю во внешнеторговом экспорте до 50%.

Важным фактором такого успеха явились прямые инвестиции в НИОКР. В 2019 году расходы КНР на НИОКР достигли \$327 млрд. Сегодня, по оценке академика Сергея Юрьевича Глазьева: «Китай является страной номер один по экспорту наукоемкой высокотехнологичной продукции». Основу этой продукции составляют технологии высокоскоростных железных дорог (далее - ВСЖД).

Участие инвестиционного капитала в развитии железнодорожной инфраструктуры требовало устранения организационных дефектов, что было сделано путем упразднения монополии государственных железнодорожных корпораций и отделения от Министерства железных дорог хозяйственной функции. Были учреждены Государственное управление железных дорог (административный орган) и Китайская железнодорожная корпорация (коммерческая структура China Railway Corp). За КЖК осталось управление оперативной деятельностью региональных корпораций: Пекинской, Центральной, Тяньцзиньской, Северо-Восточной, Восточной, Юго-Западной, Северо-Западной. ВСЖД стала самостоятельной отраслью.

Следует отметить, и это очень важный момент, что железные дороги КНР остались в системе государственной собственности, планирования, бюджетирования, субсидирования и государственного контроля. Поддержку государственных инфраструктурных проектов осуществляет Национальный инвестиционный фонд. Привлечением инвестиций в отрасль занимается Правительство Китая. В этих целях Госсовет КНР учредил Фонд развития железнодорожного транспорта. В роли инвестора КЖК выступает Министерство финансов КНР, которое учредило Фонд поддержки проектов ГЧП. Контроль исполнения качества инфраструктурного строительства выполняет ГУЖД.

В результате государственной инвестиционной политики масштабы капиталовложений в национальную транспортную инфраструктуру достигли в период с 2001 по 2010 год 10 трлн. юаней, в 2014 году – 663,8 млрд. юаней, в 2015 году – 823,8 млрд. юаней, а в период с 2016 по 2020 год – 3,5 трлн. юаней.

Комплексный подход в реализации инфраструктурных проектов обеспечил развертывание крупных мероприятий по трем стратегическим направлениям: строительство новых магистралей, реконструкция и техническое перевооружение старых линий, создание разветвленной сети ВСЖД. Последние явились особым стратегическим проектом Китая, имеющим нацеленность в будущее страны.

Целесообразность создания ВСЖД китайские экономисты подтвердили скрупулезными расчетами, проведенными по специально разработанной методике «альтернативных издержек». Научным путем было установлено, что производственные издержки ВСЖД аналогичны автомобильному транспорту, но ниже, чем у авиатранспорта. Издержки потребления

сопоставимы с автотранспортом, но выше чем у авиа. А показатели внешних издержек ниже, чем у авто и авиатранспорта.

Неоспоримой, на наш взгляд, аргументацией в пользу создания ВСЖД выступают достигаемые в последствие социальные и экономические эффекты. Создание новых рабочих мест, уменьшение незанятой части активного населения снижает социальное напряжение в обществе. Повышение мобильности деловой части населения, сокращение времени отвлечения специалистов от производственной деятельности увеличивает производительность их труда, что является главной задачей экономики.

Можно сказать, что ВСЖД предоставили китайскому обществу скорость, высокого качества сервис, надежность, сформировали новую бизнес-культуру, повысили объемы «зеленой экономики» в структуре национального ВВП.

В работе У Цзы ВСЖД выделена в самостоятельную отрасль. Причинность такого определения заключается в следующем:

- 1) собственная ниша ВСЖД в транспортном комплексе;
- 2) собственные транспортные пути;
- 3) собственная промышленность, поставляющая подвижной состав и оборудование для путевого хозяйства;
- 4) собственное научно-техническое обеспечение.

В результате деятельности китайских ученых в 2016 году в КНР появилась среднескоростная дорога на магнитной подушке, на которой работают созданные на заводе в Чжучжоу поезда. В 2021 году планируется начало эксплуатации китайских скоростных поездов на магнитной подушке типа Maglev (скорость 600 км/ч). При этом китайские экономисты заявляют снижение себестоимости строительства пути на 10 % в результате снижения веса подвижного состава. Одновременно специалистами ведутся испытания суперэкспресса, способного развивать скорость до 1 тыс. км/час.

По сути ВСЖД стали инновационным продуктом Китая с высоким уровнем добавленной стоимости, созданным в результате высокого качества использования имеющихся у общества ресурсов, с которым Китай вышел на мировой рынок и занял там ведущие позиции. Сегодня объем выручки от продаж электропоездов и подвижного состава для ВСЖД, сделанных Китаем, равен совокупному объему выручки Kawasaki, Alstom, General Electric, Bombardier, Siemens в аналогичном сегменте рынка. В планах китайских производителей покорение рынков Латинской Америки, Африки, Ближнего Востока и Азии.

В результате ускоренной реализации крупных инфраструктурных проектов железные дороги КНР достигли мирового лидерства по объему перевозок грузов и пассажиров, по протяженности занимают первое место в Азии и второе место в мире.

Заключение

Особенностью реализации инфраструктурных проектов Китая является активное инвестирование национальными и коммерческими банками, которые предоставляют на эти цели, как льготные ставки по кредитам, так и вовсе беспроцентные кредиты. При этом Правительство КНР жестко контролирует целевое использование средств. Опыт Китая демонстрирует успешное сотрудничество государства и бизнеса.

Библиография

1. Banerjee A., Duflo E., Qian N. On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China. – National Bureau of Economic Research, 2012. – №. w17897.
2. Jiang X. et al. Multimodal transportation infrastructure investment and regional economic development: A structural equation modeling empirical analysis in China from 1986 to 2011 //Transport Policy. – 2017. – Т. 54. – С. 43-52.
3. Shenglonga L., Angangb H. Transportation Infrastructure and Regional Economic Integration In China [J] //Economic Research Journal. – 2011. – Т. 3. – С. 72-82.
4. Sun D. et al. Can transportation infrastructure pave a green way? A city-level examination in China //Journal of Cleaner Production. – 2019. – Т. 226. – С. 669-678.
5. Wang Z., Sun S. Transportation infrastructure and rural development in China //China Agricultural Economic Review. – 2016.
6. Елагина А.С. Ценообразование на авиационные билеты: противоречия делового оборота и правил конкуренции В сборнике: НОВОЕ В НАУКЕ И ОБРАЗОВАНИИ. сборник трудов ежегодной международной научно-практической конференции. ОЧУ ВО «Международный еврейский институт экономики, финансов и права». 2016. С. 36-42.
7. Малицкая Е.А., Оценка эффективности проектного финансирования на железнодорожном транспорте (методологический подход). Дисс...канд...эк.наук. – М.: – 2014. – 219с.
8. Сазонов С.Л., Транспорт Китайской Народной Республики. – М.: ИДВ РАН – 2012. – 299с
9. Смирнова О.О., Смирнов О.А. Развитие конкурентных отношений на рынках наземного обслуживания в аэропортах: практика Российской Федерации и ЕС // Современная конкуренция. 2012. № 5 (35). С. 75-81.
10. У Цзы, Железнодорожный транспорт КНР и его роль в социально-экономическом развитии Китая. Дисс...канд...эк.наук. – М.: – 2018. –205с.

Direction to implement large infrastructure projects in a limited economy: the experience of the People's Republic of China

Maksim M. Filippov

Post-graduated student,
Russian University of Transport,
127994, 9/9 Obraztsova str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: raven_makc@mail.ru

Abstract

The article presents an analysis of the experience of the People's Republic of China in the implementation of large infrastructure projects in a limited economy. It is shown that the participation of investment capital in the development of railway infrastructure required the elimination of organizational defects, which was done by abolishing the monopoly of state railway corporations and separating the economic function from the Ministry of Railways. The transformation of the railway industry in China began with the abolition of planned road performance indicators and the transition to a contract system, which gave an impetus to independent on-farm activities. The important role of the state in the development of modern transport infrastructure is emphasized. Positive developments in the modernization of the railway industry are mentioned. The positive experience of attracting investment capital for the development of transport infrastructure facilities is studied, including the role of foreign investment. The significant role of the banking sector of the economy in the expansion of transport communications in the country is stated.

For citation

Filippov M.M. (2021) Puti realizatsii krupnykh infrastrukturykh proektov v usloviyakh ogranichennoi ekonomiki: opyt KNR [Direction to implement large infrastructure projects in a limited economy: the experience of the People's Republic of China]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 11 (2A), pp. 253-258. DOI: 10.34670/AR.2021.68.44.031

Key words

Major infrastructure projects, state transport policy, railway transport, investment capital, China.

References

1. Banerjee A., Duflo E., Qian N. On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China. – National Bureau of Economic Research, 2012. – №. w17897.
2. Jiang X. et al. Multimodal transportation infrastructure investment and regional economic development: A structural equation modeling empirical analysis in China from 1986 to 2011 //Transport Policy. - 2017. - Vol. 54. - P. 43-52.
3. Shenglonga L., Angang B. H. Transportation Infrastructure and Regional Economic Integration In China [J] //Economic Research Journal. - 2011. - Vol. 3. - P. 72-82.
4. Sun D. et al. Can transportation infrastructure pave a green way? A city-level examination in China // Journal of Cleaner Production – - 2019. - Vol. 226. - p. 669-678.
5. Wang Z., Sun S. Transportation infrastructure and rural development in China // China Agricultural Economic Review. - 2016.
6. Elagina A. S. Pricing for airline tickets: contradictions of business turnover and competition rules In the collection: NEW IN SCIENCE AND EDUCATION. proceedings of the annual international scientific and practical conference. OCH VO "International Jewish Institute of Economics, Finance and Law". 2016. pp. 36-42.
7. Malitskaya E. A., Evaluation of the effectiveness of project financing in railway transport (methodological approach). Diss ... kand ... ec. nauk. - M.: - 2014. - 219s.
8. Sazonov S. L., Transport of the People's Republic of China. - M.: IDV RAS-2012. - 299s
9. Smirnova O. O., Smirnov O. A. Development of competitive relations in the markets of ground services at airports: the practice of the Russian Federation and the EU. 2012. No. 5 (35). pp. 75-81.
10. Wu Zi, Railway transport of the People's Republic of China and its role in the socio-economic development of China. Diss ... kand ... ek. nauk. - M.: - 2018. - 205s.