

Уварова Светлана Сергеевна

кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономики
и управления в строительстве
Московского государственного
строительного университета
dom-hors@mail.ru

МЕТОДИКА ПЛАНИРОВАНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ СИСТЕМЫ ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА

Аннотация:

В статье приведена предложенная автором методика планирования и реализации экономических изменений системы управления инвестиционно-строительным комплексом, а именно осуществления строительных инвестиционных проектов на основе государственно-частного партнерства.

Ключевые слова:

инвестиционно-строительный комплекс, экономические изменения, государственно-частное партнерство.

Uvarova Svetlana Sergeevna

PhD in Economics,
Assistant Professor of the Economics
and Construction Management Department,
Moscow State University of
Civil Engineering (MGSU)
dom-hors@mail.ru

METHODS OF PLANNING AND IMPLEMENTING ECONOMIC CHANGES OF THE INVESTMENT AND CONSTRUCTION COMPLEX

Summary:

The article presents the author's own methodology of planning and implementing economic changes regarding management of the investment and construction complex, particularly accomplishment of investment projects of public private partnership.

Keywords:

investment and construction complex, economic changes, public private partnership.

Ранговый анализ структуры инвестиций в основной капитал в разрезе форм собственности за три года выявил явное отклонение фактического распределения от идеального в части недостаточности как частных, так и государственных инвестиций, причем структура несколько стабилизировалась после кризиса (рис. 1). Одновременно следует отметить некоторый излишек иностранной и муниципальной собственности. Сдвиг верхней ветви фактической кривой вправо свидетельствует об увеличении государственных вложений, что связано с реализацией ряда крупных национальных проектов и программ.

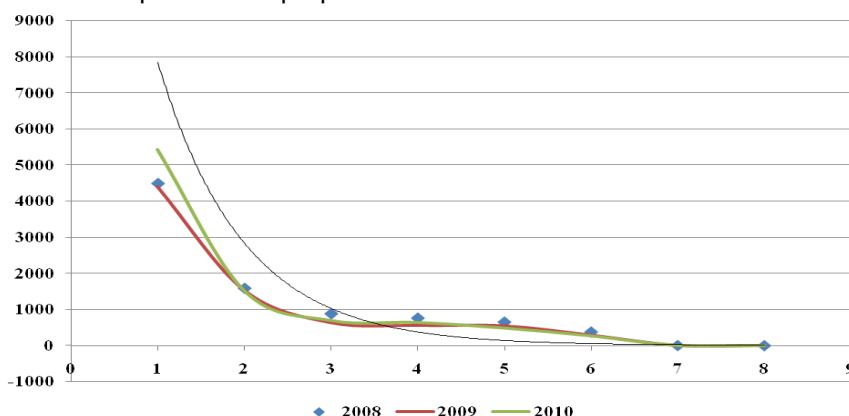


Рисунок 1 – Динамика рангового распределения инвестиций в разрезе форм собственности

В целях корректировки рангового распределения рекомендуется увеличение доли финансирования путем государственно-частного партнерства.

Анализ «силового поля» государственно-частного партнерства свидетельствует о необходимости, прежде всего, институциональных изменений, связанных с направленным изменением властных и политических институтов (законодательства, формальных институциональных норм), экономических институтов (бюджетных, кредитных и финансовых, а также частично инфраструктурных), за которым последует постепенное изменение идеологических институтов

(неформальных норм деловых отношений). Таким образом, реализуется методологический подход жизненного цикла организационно-экономических изменений (рис. 2).

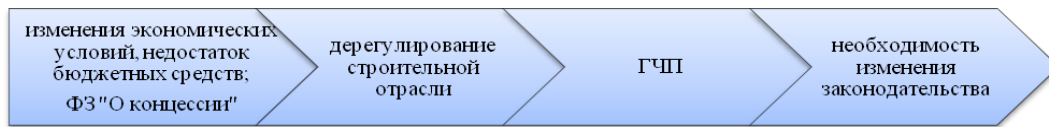


Рисунок 2 – Жизненный цикл организационно-экономических изменений в контексте реализации экономических изменений

Учитывая вышеизложенное, нами предложена методика планирования и реализации организационных изменений (а именно, внедрения государственно-частного партнерства в системе инвестиционно-строительного комплекса). Алгоритм методики планирования и реализации организационных изменений представлен на рис. 3.

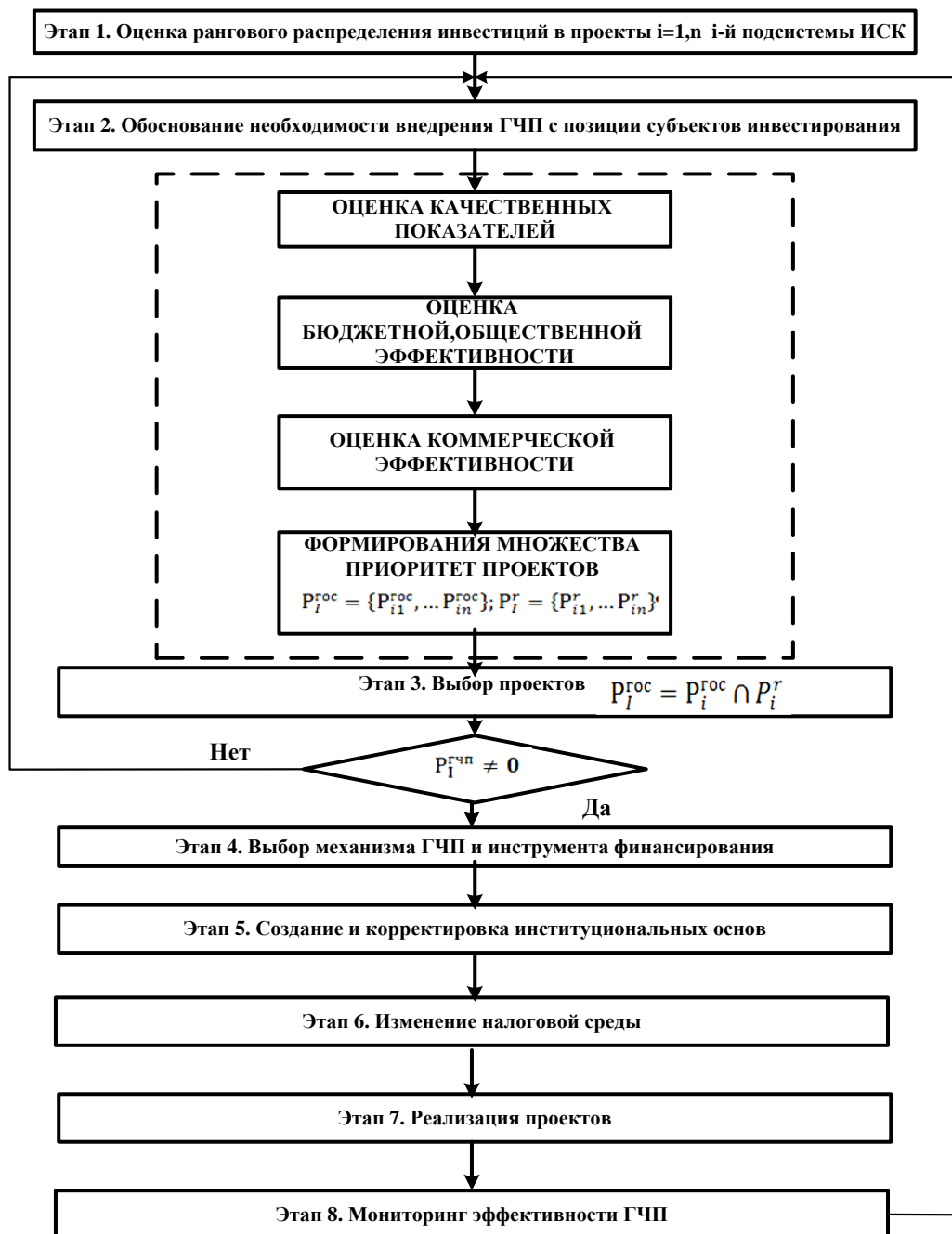


Рисунок 3 – Методика планирования и реализации экономических изменений

Используя изложенные выше методические принципы, рассмотрим далее конкретные вопросы планирования и реализации экономических изменений путем внедрения государственно-частного партнерства на примере отрасли дорожного строительства, в частности, строительства и реконструкции автомагистрали М-4 «Дон».

На первом этапе проведен анализ рангового распределения инвестиций в проекты дорожной отрасли.

В структуре инвестирования фактически 98 % составляют государственные средства. Значение характеристического показателя β [1] для рангового Н-распределения равно 4,97, что свидетельствует о несбалансированности структуры инвестиций. Следовательно, необходим поиск путей оптимизации структуры инвестиций путем реализации экономических изменений. Целесообразность расширения доли участия частного капитала подтверждается аналитическим расчетом β -коэффициента рангового распределения для плановой структуры инвестиций в строительство автомобильных дорог 2011 г. (значение $\beta=3,57$), в которой объем частного финансирования (за счет концессионных соглашений) составлял 15 022,9 млн. руб. вместо 3 776, 3 млн. руб. (изменение структуры связано с временной приостановкой строительства трассы «Строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт – Петербург на участке км 15 – км 58» в 2011 г.) [2]. На втором этапе определены множества проектов, в которых целесообразно использовать механизм государственно-частного партнерства, согласно предложенному перечню критериев. Формирование множества проектов считаем необходимым начать с определения перечня ГЧП-проектов реконструкции автомагистрали М-4 «Дон». Пример и результаты оценки проектов приведены в [3].

На третьем этапе формируется множество ГЧП-проектов. В результате оценки множество ГЧП-проектов, целесообразных с точки зрения государственного инвестора (ГК «Автодор»), следующее:

$$P_d^g = \{P_1, P_2, P_3, P_4, P_5, P_6, P_7\} \quad (1)$$

Таблица 1 – Характеристика элементов множества ГЧП-проектов

№ проекта	Участки автомобильной дороги М-4 «Дон»	Регион
P1	км 117-км 225+600	Московская область
P2	км 225+600-км 322+677	Тульская область
P3	км 544+376-км 632+991	Воронежская область
P4	км 633+991-км 656+600	Воронежская область
P5	км 656+600-км 697+875	Воронежская область
P6	км 948+200-км 1 024+700	Ростовская область
P7	км 1 091+620-км 1 195+1 000	Краснодарский край

В результате оценки эффективности с точки зрения частного инвестора множество ГЧП-проектов следующее:

$$P_d^g = \{P_4, P_5, P_6, P_9\} \quad (2)$$

Тогда пересечение множеств образуют проекты P4, P5, P6. Следовательно, необходимо выбрать механизм государственно-частного партнерства и институт финансирования.

Практическое применение предложенной методики планирования и реализации экономических изменений позволит объективно оценить эффективность внедрения механизма государственно-частного партнерства для всех его участников с учетом требований экономической, бюджетной, социальной, экологической эффективности, обосновать необходимые мероприятия по осуществлению необходимых и целесообразных институциональных преобразований в резонансе с состоянием системы инвестиционно-строительного, с целью движения к наиболее выигрышному аттрактору. Для достижения эффективных результатов наряду с практической работой по совершенствованию проектов необходимо дальнейшее исследование экономических и правовых аспектов государственно-частного партнерства, их согласование между собой, а также разработка методических материалов и акцент на подготовке кадров, что соответствует предложенной концепции реализации организационно-экономических изменений управляющей подсистемы инвестиционно-строительного комплекса.

Ссылки:

1. Лозенко В.К. Менеджеру – основы технотехники и технетики // Бизнес-образование. 2002. № 2. С. 53–62.
2. Ежеквартальный отчет государственной компании «Российские автомобильные дороги» за 4 квартал 2011 г. URL: http://www.russianhighways.ru/prikaz_dogovori.html (дата обращения: 12.03.2012).
3. Гасилов В.В., Шульгина Л.В., Уварова С.С., Целковнев Д.А. Совершенствование методов оценки эффективности инновационных проектов строительства и эксплуатации платных автомобильных дорог. Воронеж, 2010.

References (transliterated):

1. Lozenko V.K. Menedzheru – osnovy tekhnoznaniya i tekhnologii // Biznes-obrazovanie. 2002. № 2. P. 53–62.
2. Ezhekvartal'nyy otchet gosudarstvennoy kompanii «Rossiyskie avtomobil'nyye dorogi» za 4 kvartal 2011 g. URL: http://www.russianhighways.ru/prikaz_dogovori.html (date of access: 12.03.2012).
3. Gasilov V.V., Shul'gina L.V., Uvarova S.S., Tselkovnev D.A. Sovershenstvovanie metodov otsenki effektivnosti innovatsionnykh proektov stroitel'stva i ekspluatatsii platnykh avtomobil'nykh dorog. Voronezh, 2010.