

ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НАРОДНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ

УДК 336

Ф.С. АБДУЛГАНИЕВ,
доктор экономических наук, профессор
Казанский (Приволжский) федеральный университет

А.А. ШМАРИН,
соискатель
Казанский (Приволжский) федеральный университет

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ВЗАИМОСВЯЗИ В СИСТЕМЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ОБЕСПЕЧЕНИИ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Аннотация. В работе показано значение механизмов ГЧП в обеспечении качества транспортных услуг в современных социально-экономических условиях. Рассмотрены основные элементы системы управления проектами и программами ГЧП в области общественного транспорта. Выделены основные элементы институционального обеспечения развития проектов ГЧП на современном этапе развития национальной транспортной системы РФ. Разработаны принципы обеспечения эффективности механизмов ГЧП в сфере транспортных услуг, такие, как принцип положительного синергизма ГЧП в сфере услуг, принцип диалектичности развития проектов ГЧП сферы услуг, принцип стратегической гибкости организационной структуры управления проектами ГЧП сферы услуг, принцип рационального сочетания активного и превентивного управления проектами ГЧП сферы услуг, принцип комплексного риск-менеджмента ГЧП, принцип системной инновационности развития услуг на основе ГЧП. Разработанные принципы позволят повысить результативность реализации методов ГЧП в различных отраслях сферы услуг за счет роста уровня конгруэнтности, новаторства, организационной сбалансированности используемых схем государственно-частного партнерства, обеспечить на данной основе дополнительные условия для повышения качества оказания транспортных услуг. Предложен крипто-интеграционный подход к обеспечению качества транспортных услуг, который позволит повысить эффективность финансово-экономического функционирования организаций транспортного комплекса за счет использования экономического потенциала криптографии и блокчейна, обеспечивающих повышение уровня транспарентности, безопасности и оперативности исполнения широкого круга предпринимательских контрактов, а также генерирования синергетических эффектов от реализации разноплановых кооперационных и интеграционных взаимодействий как внутриорганизационного, так и внешнего характера, непосредственно в средне- и долгосрочной перспективе влияющих на уровень качества транспортных услуг любого типа.

Ключевые слова: качество услуг, транспортные услуги, институциональные связи, государственно-частное партнерство, транспортный комплекс, эффективность.

Обеспечение высокого качества различных видов транспортных услуг в современных условиях хозяйствования в значительной степени зависит от стратегий взаимодействия государства и частных компаний по вопросам формирования и реализации отдельных проектов и программ развития транспортного комплекса.

Одной из наиболее актуальных стратегий такого рода является государственно-частное партнерство (ГЧП), которое в наиболее общем виде представляет собой способ организации финансовых, инвестиционных, информационных и иных взаимодействий органов государственной власти или местного самоуправления

по вопросам взаимовыгодного осуществления проектов в сфере повышения качества оказания транспортных услуг [1, 4].

Согласно укрупненной оценке специалистов Всемирного Банка, свыше 20,0 % суммарного объема транспортных услуг в мировой экономике в целом в 2020 г. так или иначе осуществлялось на основании использования различных вариантов механизмов государственно-частного партнерства [2, 5].

В наиболее общем виде система управления проектами ГЧП в сфере транспорта может быть представлена следующим образом (рис. 1).

Таким образом, как показано на рис. 1, система управления проектами ГЧП в сфере транспорте представляет собой диалектическое единство субъекта, объекта и механизма управляющего воздействия, в свою очередь включающего в себя взаимосвязанные организационные структуры, методы управления и отдельные управленческие мероприятия, формирующееся и развивающееся под воздействием концептуальных принципов и стиля управленческой деятельности.

При этом на развитие систем управления ГЧП в сфере транспорта и в конечном итоге обеспечение качества транспортных услуг в рамках такого рода проектов существенное влияние оказывает характер институционального обеспечения государственно-частного партнерства в сфере транспортного обслуживания. Основными элементами такого рода институционального обеспечения в современной экономике РФ являются:

- общие нормы национального законодательства в области ГЧП, в первую очередь положения Федерального закона Российской Федерации от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные нормативные акты Российской Федерации» [7], а также ряд подзаконных актов, конкретизирующих его содержание;
- положения Транспортной стратегии развития национальной экономики РФ [8];
- нормы региональных и муниципальных стратегий и программ социально-экономиче-

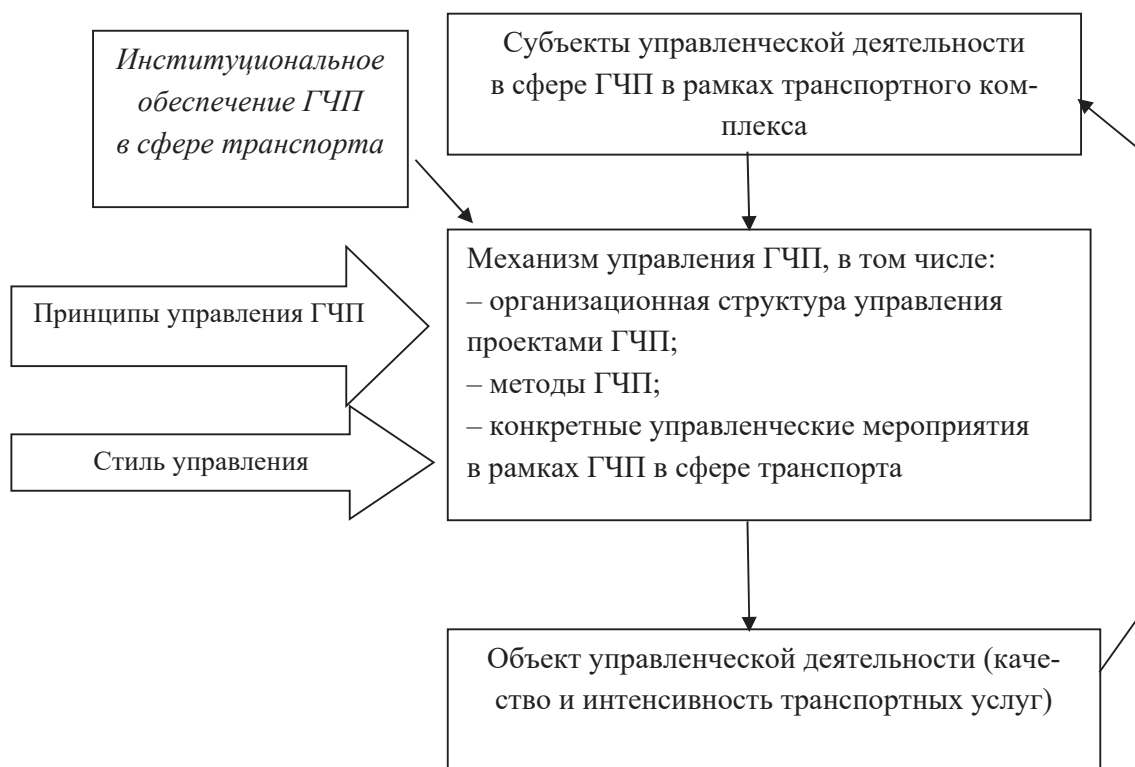


Рис. 1. Общий вид системы управления проектами ГЧП в сфере транспортных услуг [6]

ского развития (в части определения долгосрочных приоритетов реформирования транспортного комплекса в направлении повышения качества транспортных услуг);

- общие нормы законодательства о защите прав потребителей [9, 13], которые, независимо от того, реализуется транспортный инвестиционный проект на базе ГЧП или с использованием иных механизмов финансового и организационного обеспечения, должны обеспечиваться своевременно и в полном объеме;

- национальные нормы права в области государственного и муниципального заказа в целом;

- характер развития институтов цифровизации и цифрового управления, представляющих в современных социально-экономических условиях неотъемлемую информационно-коммуникационную основу формирования и реализации проектов ГЧП в сфере транспортных услуг [10].

Кроме того, как отмечено на рис. 1, на функционирование механизма управления в сфере ГЧП в области транспортных услуг оказывает непосредственное влияние стиль управления. Последний формируется исходя из стратегии управления, объективных тенденций и особенностей отраслевого развития, общей ситуации на рынке и в определяющей степени в результате социально-психологических индивидуальных особенностей высшего руководства организации, проекта или иного экономического объекта.

В современной теории менеджмента выделяют следующие основные типы стиля управления экономическими системами, в том числе организациями различного профиля и проектами ГЧП:

1. Тоталитарный стиль, предусматривающий крайне жесткое, безусловное управление развитием экономического объекта. На уровне менеджмента организаций такого рода стиль проявляется в полном отсутствии обратной связи между низовыми звеньями системы и высшим руководством, собственно и являющимся актором тоталитарной управленческой модели, в наличии диктата на всех уровнях менеджмента, в доминировании крайне жесткой дисциплины и, как правило, увольнении или

достаточно жестких персональных взысканий за малейшие провинности.

В принципе, тоталитарный стиль управления является приемлемым и потенциально эффективным в сфере администрирования силовыми структурами, органами внутренних дел, разного рода армейскими организациями, а также субъектами хозяйствования, характеризующимися наличием особого режима секретности. В гражданском же секторе современной экономики использование тоталитарного стиля управления чревато высокими рисками текучести кадров, наличием неудовлетворительной социально-психологической атмосферы в трудовом коллективе, существенными рисками моббинга сотрудников и развитием систем доносительства. Стратегически комплекс такого рода негативных следствий тоталитарного стиля менеджмента обычно приводит к значительному уменьшению уровня как социальной, так и финансово-экономической эффективности деятельности такого рода организаций.

2. Авторитарный стиль управления, являющийся наиболее распространенным в сфере менеджмента современных компаний различного профиля и управления инвестиционными проектами. Данный стиль характеризуется менее жестким по сравнению с рассмотренным выше тоталитарным стилем, но тем не менее выражено властным воздействием субъекта управления на функционирование и развитие управляемого объекта. При использовании авторитарного стиля в рамках механизма управления имеет место хотя бы фрагментарная обратная связь, которая при тоталитарном стиле управления отсутствует вовсе. Авторитарный стиль является относительно эффективным, хотя его использование ограничивает уровень инновационной активности компании.

3. Демократический стиль управления предполагает максимально широкое участие низовых уровней и звеньев системы менеджмента компании в разработке управленческих решений различной направленности, в том числе относящихся к области стратегического развития экономического объекта.

В целом, по нашему мнению, при развитии системы управления ГЧП в области транспорта в экономике РФ целесообразно использовать

синтез инструментария авторитарного и демократического стиля менеджмента компаний и проектов в целом.

Необходимо отметить, что в зарубежной и отечественной литературе существуют разные классификации партнерств государства и бизнеса. Выбор формы партнерства с участием частного капитала зависит от целей, поставленных правительством/муниципалитетом или органом, осуществляющим управление имуществом и выступающим в качестве заказчика при размещении заказа, а также от объема правомочий собственности, передаваемых государством бизнесу.

Основными факторами, определяющими форму ГЧП в конкретных проектах, являются: особенности национального законодательства; схемы распределения инвестиционных рисков; опыт организации необходимых для партнерства контрактных отношений; отраслевая принадлежность проекта или вида деятельности; определение плательщика(ов) за услуги объекта и последствий для него (них) выбранной формы.

Большую работу по структуризации проектов ГЧП ведет Всемирный банк (World Bank). В основе этой деятельности лежит следующая классификация методов ГЧП, каждый из которых, в принципе, может быть использован и в секторе оказания транспортных услуг [11]:

1. Контракты на управление и арендные договоры (Management and Lease Contracts): частная компания получает в управление или на условиях аренды принадлежащую государству собственность на определенный период времени. Инвестиции осуществляет государство.

2. Концессия (Concession): правительство предоставляет частному сектору правомочия владения и пользования существующим объектом по договору за плату с условием возврата.

3. Проекты, предполагающие новое строительство (Green Field Projects): частная компания строит и эксплуатирует новые производственные мощности в течение срока, указанного в контракте.

4. Частичная приватизация активов (Divestiture): частная компания приобретает часть пакета акций предприятия, находящегося в государственной/муниципальной собственности.

Конкретные организационные механизмы ГЧП в сфере пассажирского транспорта РФ, наиболее актуальные для современной экономики РФ и основанные на использовании различных комбинаций рассмотренных выше методов ГЧП, приведены в табл. 1.

Эффективное развитие управленческой деятельности в сфере ГЧП в области транспортных услуг в современных условиях хозяйствования должно соответствовать ряду прин-

Таблица 1

**Основные организационные механизмы ГЧП
в сфере пассажирского общественного транспорта [6]**

№ механизма	Основное содержание механизма
1	Предоставление земельных ресурсов и инженерных коммуникаций, находящихся в государственной или муниципальной собственности, под размещение АТП в долгосрочную льготную аренду
2	Передача в длительное управление частным транспортным компаниям финансово неэффективных государственных или муниципальных АТП со всеми основными фондами, включая транспортный парк
3	Привлечение частных инвестиций в государственное дорожное строительство с последующими преференциями для такого рода инвесторов в части внедрения собственных маршрутов и в целом развития на рынке городского пассажирского транспорта
4	Совместные инвестиционные государственно-частные проекты в сфере городского пассажирского транспорта, финансируемые на паритетной основе «с нуля»
5	Совместные государственно-частные НИОКР и стартапы в сфере транспортных услуг, в том числе реализуемые в рамках объектов государственной инновационной инфраструктуры

ципов. В соответствии с положениями общей теории систем (ОТС) принцип представляет собой определенное, устойчивое в пространственном, временном и институциональном аспектах требование, соответствие которому обеспечивает рост эффективности развития соответствующей системы – организации, экономики региона или государства в целом. Как правило, выделяют несколько взаимосвязанных принципов развития и обеспечения высокого уровня финансово-экономической результативности современными системами различного масштаба и профиля, в том числе коммерческими организациями и отдельными бизнес-процессами, формируемыми и реализуемыми в их рамках.

Традиционно в теории управления организациями выделяют такие базовые принципы качественной управленческой деятельности, как объективность, системность, научная обоснованность, комплексное использование потенциала автоматизации. По нашему мнению, такого рода довольно общих принципов недостаточно для комплексного обеспечения высокого уровня эффективности управления современными организациями и проектами ГЧП.

В целом предлагаемые нами принципы позволяют повысить результативность реализации методов ГЧП в различных отраслях сферы услуг за счет роста уровня конгруэнтности, транспарентности, новаторства, организационной сбалансированности используемых схем государственно-частного партнерства.

Литература

1. *Трояновский Ю.А.* Математическое моделирование в экономике. – М.: Юнити-Дана, 2020. – 273 с.
2. *Вахрамеев И.И.* Влияние транспортной инфраструктуры на отраслевое развитие экономики региона // Вестник Забайкальского государственного университета. – 2019. – № 08 (111). – С. 85–91.
3. *Айзинова И.М.* Сфера платных услуг населению в контексте социально-экономического развития // Проблемы прогнозирования. – 2017. – № 1. – С. 112–139.
4. История транспорта в России: хронология: учебное пособие / под ред. А.В. Федякина. – М.: Проспект, 2021. – 336 с.
5. From Crisis to Green, Resilient and Inclusive Recovery // World Bank Annual Report. – N.Y., 2021. – 584 p.
6. *Ланидус Б.М.* Будущее транспорта. Мировые тренды с проекцией на Россию. – М.: Прометей, 2020. – 226 с.
7. Федеральный закон Российской Федерации от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ (с изменениями и дополнениями от 26 июля 2019 г.) «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные нормативные акты Российской Федерации».
8. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (с изменениями и дополнениями от 11 июля 2021 г.)).
9. Федеральный закон от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 (с изменениями и дополнениями от 11 июня 2021 г.) «О защите прав потребителей».
10. Программа «Цифровая экономика Российской Федерации» (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 июля 2017 г. № 1632-р (с изменениями от 8 октября 2021 г.); Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 259-ФЗ «О цифровых финансовых активах, цифровой валюте и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Федеральный закон от 2 августа 2019 г. № 259-ФЗ «О привлечении инвестиций с использованием инвестиционных платформ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и др.
11. *Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А.* Государственно-частное партнерство: теория и практика. – URL: https://economics.vstu.by/wp-content/uploads/2020/03/GCHP_varn.pdf (дата обращения: 11.04.2021).
12. *Wilson A.G.* A statistical theory of spatial distribution models // Transportation Research. – 2017. – Vol. 1. – Is. 3. – P. 253–269.
13. *Gilman D.* Optimization and Simplicity: Computational Vision and Biological Explanation // Synthese. – 2016. – Vol. 107. – Is. 3. – P. 293–323.
14. *Barro R.* Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth // Journal of Political Economy. – 2020. – Vol. 98. – Is. 5. – P. 102–125.
15. *Kay N.M.* The innovating firm. – London: Macmillan, 2019. – 324 p.
16. *Carlo M.* The principles of innovation modeling. – Bernley, 2019. – 172 p.

Информация об авторах

Абдулганиев Фарид Султанович, доктор экономических наук, профессор кафедры государственного и муниципального управления, Казанский (Приволжский) федеральный университет.

E-mail: Farid.Abdoulganiev@ksu.ru

Шмарин Александр Анатольевич, соискатель, Казанский (Приволжский) федеральный университет.

E-mail: alex-shmarin@yandex.ru

F.S. ABDULGANIEV,
Doctor of Economics, Professor,
Kazan (Volga region) Federal University

A.A. SHMARIN,
Applicant,
Kazan (Volga region) Federal University

INSTITUTIONAL RELATIONSHIPS IN THE SYSTEM OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN ENSURING THE QUALITY OF TRANSPORT SERVICES

Abstract. The paper shows the importance of public-private partnership (PPP) mechanisms in ensuring the quality of transport services in modern socio-economic conditions. The main elements of the project management system and PPP programs in the field of public transport are considered. The main elements of institutional support for the development of PPP projects at the present stage of development of the national transport system of the Russian Federation are identified. The principles for ensuring the effectiveness of PPP mechanisms in the field of transport services have been developed, such as the principle of positive synergy of PPP in the service sector, the principle of dialectical development of PPP projects in the service sector, the principle of strategic flexibility in the organizational structure of PPP project management in the service sector, the principle of rational combination of active and preventive management of PPP projects in the service sector services, the principle of integrated risk management of PPP, the principle of system innovation in the development of services based on PPP. The developed principles will improve the effectiveness of the implementation of PPP methods in various sectors of the service sector due to an increase in the level of congruence, innovation, organizational balance of the public-private partnership schemes used, and provide on this basis additional conditions for improving the quality of transport services. A crypto-integration approach to ensuring the quality of transport services is proposed, which will improve the efficiency of the financial and economic functioning of transport complex organizations through the use of the economic potential of cryptography and blockchain, which increase the level of transparency, security and efficiency in the execution of a wide range of business contracts, as well as generating synergistic effects from the implementation of diverse cooperative and integration interactions, both internal and external, directly in the medium and long term affecting the quality level of transport services of any type.

Keywords: quality of services, transport services, institutional relations, public-private partnership, transport complex, efficiency.

References

1. *Troyanovsky Yu.A.* Mathematical modeling in economics. – M.: Unity, 2020. – 273 p.
2. *Vakhrameev I.I.* Influence of transport infrastructure on the sectoral development of the region's economy. – 2019. – No. 08 (111). – P. 85–91.
3. *Aizinova I.M.* The sphere of paid services to the population in the context of socio-economic development // Problems of forecasting. – 2017. – No. 1. – P. 112–139.
4. *Seleznev P.S., Fedyakin A.V.* History of transport in Russia. Chronology. – M.: Prospekt, 2021. – P. 171.
5. World Bank Annual Report. From Crisis TO Green, Resilient and Inclusive Recovery. – N.Y., 2021. – 584 p.
6. *Lapidus B.M.* The future of transport. World trends with a projection on Russia. – M.: Prometheus, 2020. – P. 184.

7. Federal Law of the Russian Federation of July 13, 2015 No. 224-FZ “On Public-Private Partnerships, Municipal-Private Partnerships in the Russian Federation and Amendments to Certain Regulations of the Russian Federation” (as amended and supplemented on July 26, 2019).

8. Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 / Approved. Decree of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008 No. 1734-r (as amended and supplemented on July 11, 2021).

9. Federal Law “On the Protection of Consumer Rights” dated February 7, 1992 No. 2300-1 (as amended and supplemented on June 11, 2021).

10. Program “Digital Economy of the Russian Federation” // Approved by the Decree of the Government of the Russian Federation dated July 28, 2017 No. 1632-r (as amended on October 8, 2021); Federal Law “On digital financial assets, digital currency and amendments to certain legislative acts of the Russian Federation” No. 259-FZ dated July 31, 2020; Federal Law “On attracting investments using investment platforms and on amending certain legislative acts of the Russian Federation” No. 259-FZ dated August 2, 2019, etc.

11. *Varnavsky V.G., Klimenko A.V., Korolev V.A.* Public-Private Partnership: Theory and Practice. – URL: https://economics.vstu.by/wp-content/uploads/2020/03/GCHP_varn.pdf (date accessed: 11.04.2021).

12. *Wilson A.G.* A statistical theory of spatial distribution models // *Transportation Research*. – 2017. – Vol. 1, Is. 3. – P. 253–269.

13. *Gilman D.* Optimization and Simplicity: Computational Vision and Biological Explanation // *Synthese*. – 2016. – Vol. 107, Is. 3. – P. 293–323.

14. *Barro R.* Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth // *Journal of Political Economy*. – 2020. – Vol. 98, Is. 5. – P. 102–125.

15. *Kay N.M.* The innovating firm. – London, 2019. – 324 p.

16. *Carlo M.* The principles of innovation modeling. – Bernley, 2019. – 172 p.