

УДК 330.322.16

ВЫБОР СТРАТЕГИИ РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНОГО ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА

¹Поподько Г.И., ¹Нагаева О.С., ²Улина С.Л.

¹*Институт экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения
Российской академии наук, Новосибирск, e-mail: ieie@ieie.nsc.ru;*

²*ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет», Красноярск, e-mail: office@sfu-kras.ru*

В статье рассмотрена проблема выбора стратегии реализации крупного инвестиционного проекта на примере строительства морского порта Усть-Луга. Для этого предлагается использовать метод оценки социально-экономической эффективности по широкому кругу показателей, предлагаемых авторами. Реализация выбранной стратегии оказывает влияние на развитие не только морского порта, но и территории к нему прилегающей. В работе дан анализ реализации нескольких стратегий развития – концентрированного роста, интегрированного роста, стратегии конгломеративной диверсификации. Для каждой из стратегий рассмотрены варианты развития морского порта и прилегающих к нему территорий. Определены конкурентные преимущества каждой из стратегий, ограничения в их реализации. Для выбора конкурентной стратегии оценена коммерческая и социально-экономическая эффективность каждой стратегии развития по широкому перечню показателей, выбрана наиболее эффективная с позиции всех критериев оценки. Несмотря на сложность, угрозы и риски реализации, наиболее эффективной стратегией развития морского порта Усть-Луга является стратегия конгломеративной диверсификации. Согласно ей морской порт будет развиваться как транспортно-логистический, индустриальный, селитебный кластер. Благодаря этому морской порт получает неоспоримые конкурентные преимущества на Балтийском море.

Ключевые слова: крупномасштабный инвестиционный проект, конкурентоспособность, стратегия развития, порт Усть-Луга, эффективность реализации проекта

CHOICE OF STRATEGY OF LARGE INVESTMENT PROJECT REALIZATION

¹Popodko G.I., ¹Nagaeva O.S., ²Ulina S.L.

¹*Institute of Economy and Industry Engineering of the Siberian Branch of the RAS,
Novosibirsk, e-mail: ieie@ieie.nsc.ru;*

²*Siberian Federal University, Krasnoyarsk, e-mail: office@sfu-kras.ru*

In article the problem of the choice of strategy large investment project realization on the example of construction of Ust-Lugaseaport is considered. For this purpose the method of estimation of social and economic efficiency on a wide range of the indicators is suggested. Realization of the chosen strategy influences on development not only seaport, but also the close territory. In the article the analysis of realization of several development strategies – the strategy of concentrated growth, the strategy of integrated growth and the strategy of konglomerativny diversification -is given. For each of strategy variants of development of seaport and the close territories are considered. The commercial and socio-economic efficiency of each development strategy on the basis of wide list of indicators is estimated to choose competitive strategy. And the most effective strategy is chosen. Despite complexity, threats and risks of realization, the most effective strategy of development of Ust-Lugaseaport is the strategy of konglomerativny diversification. According to this strategy, the seaport will develop as a transport and logistic, industrial, residential cluster. Realization of this strategy gives undeniable competitive advantages for the seaport of Ust-Lugaon the Baltic Sea.

Keywords: large-scale investment project, competitiveness, development strategy, Ust-Luga seaport, efficiency of project realization

Развитие морского торгового порта Усть-Луга является крупномасштабным проектом, затрагивающим интересы многих участников: государства, Ленинградской области, частного бизнеса, населения. Сложность оценки эффективности стратегии развития порта заключается в том, что последствия ее реализации имеют многоаспектный характер, поскольку они касаются:

– коммерческой деятельности и финансово-экономических результатов частных инвесторов, участвующих в проекте с целью получения прибыли путем производства продукции, оказания соответствующих услуг или выполнения работ;

– бюджетной системы страны и региона, влияя на ее доходную и расходную часть;

– экономической системы региона путем прямого увеличения валового регионального продукта, расширения спроса и создания мультипликационных эффектов;

– социальной системы региона путем создания новых рабочих мест, увеличения денежных доходов населения, удовлетворения социальных потребностей работников и т.д.;

– экологической системы региона, путем увеличения техногенной нагрузки на окружающую среду и порождения соответствующих экологических эффектов;

– внешнеэкономических и внешнеполитических отношений, усиливая транспортную и экономическую безопасность страны.

Целью исследования является обоснование методологического подхода к выбору стратегии реализации крупного инвестиционного проекта на примере строительства морского порта Усть-Луга.

Стратегии развития морского порта

Выбор стратегии развития морского порта Усть-Луга направлен на обеспечение его конкурентоспособности, под которой понимается формирование неоспоримых его преимуществ по отношению к другим морским портам Балтийского региона и за его пределами.

Развитие морского порта Усть-Луга находится под влиянием различных конкурентных факторов. Это в первую очередь конкуренция как со стороны портов Балтийского региона России, так и со стороны стран Балтики. Для обеспечения конкурентного положения морского порта Усть-Луга предлагается рассмотреть различные стратегии его развития и выбрать наиболее эффективную из них [1].

Первый вид – стратегия концентрированного роста. Эта стратегия связана с усилением позиции морского порта на рынке портовых услуг, при которой он пытается завоевать лучшие рыночные позиции. Реализация этой стратегии означает увеличение объема перевалки грузов, расширение числа клиентов, рост количества принимаемых судов.

Для морского порта Усть-Луга стратегия концентрированного роста означает сохранение его «как морского порта» [2]. Основными конкурентными преимуществами порта Усть-Луга, в условиях реализации стратегии концентрированного роста, являются:

1. Удачное географическое расположение на границе ЕС и РФ, находящееся в узловой точке на пересечении двух международных транспортных коридоров.

2. Круглогодичная эксплуатация порта, вне зависимости от погодных условий.

3. Наличие внешних подходов к порту, автомобильных трасс и железнодорожных путей, обеспечивающих соединение порта с основными транспортными магистралями.

4. Современное и надёжное оборудование, позволяющее быстро обрабатывать различные категории грузов.

5. Наличие перегрузочных терминалов, складских комплексов, автомобильно-железнодорожного паромного комплекса и контейнерного терминала.

6. Глубокие акватории порта и короткий подходный канал, которые позволяют при-

нимать тяжеловесные суда с общей массой грузов около 200 т.

На основе этих конкурентных преимуществ, используя SPACE анализ, определим стратегическое положение морского порта Усть-Луга в условиях реализации стратегии концентрированного роста. Для этого экспертно оценим факторы:

- стабильности обстановки (ES);
- производственного потенциала (IS);
- конкурентных преимуществ (CA);
- финансового потенциала (FS).

В результате проведенного анализа стратегическое положение порта Усть-Луга только как «морского порта» будет выглядеть следующим образом (рис. 1).

Недостатки реализации стратегии концентрированного роста для развития морского порта состоят в том, что развитие Усть-Луги только «как порта» приведет к увеличению давления со стороны конкурентов [3]. Сохранять конкурентные преимущества будет все сложнее. Для этого необходимо постоянно увеличивать финансирование в развитие портовой инфраструктуры, что имеет под собой реальные ограничения, и «парировать» угрозы со стороны конкурентов. Длительного сохранения конкурентных преимуществ морского порта в этих условиях добиться невозможно. Это означает, что необходимо рассмотреть другие стратегии его развития.

Второй вид – стратегия интегрированного роста. Основной следует считать стратегию вперед идущей вертикальной интеграции. Для реализации этой стратегии предполагается строительство грузового аэропорта, непосредственно относящегося к морскому порту. Это станет завершающим этапом реализации данной стратегии. Аэродром будет расположен в 140 км от аэродрома «Пулково» и иметь удобные подходы с воздушных трасс и выходы на них. На аэродроме, кроме перрона для грузовых самолетов, будет сформирован пассажирский сектор для самолетов бизнес-авиации и вертолетных перевозок с аэровокзальным комплексом.

Аэрологистика будет способствовать развитию в регионе существующих и новых производств, например сборки высокотехнологичной продукции. Удачное географическое расположение аэропорта позволит многим компаниям оптимизировать свои авиамаршруты и выстроить эффективную логистику транспортировки грузов через данный хаб. Строительство грузового аэропорта создаст порту уникальные конкурентные преимущества, поскольку «Усть-Луга» станет единственным в стране транспортным хабом, где в одной точке сойдутся 4 вида транспорта.

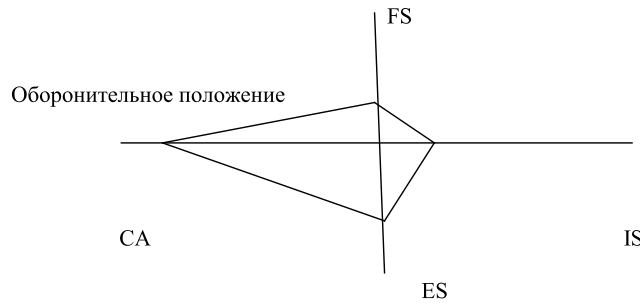


Рис. 1. Стратегическое положение морского порта Усть-Луга при реализации стратегии концентрированного роста

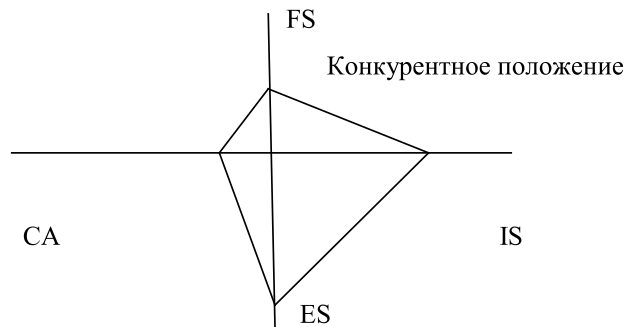


Рис. 2. Стратегическое положение морского порта Усть-Луга при реализации стратегии интегрированного роста

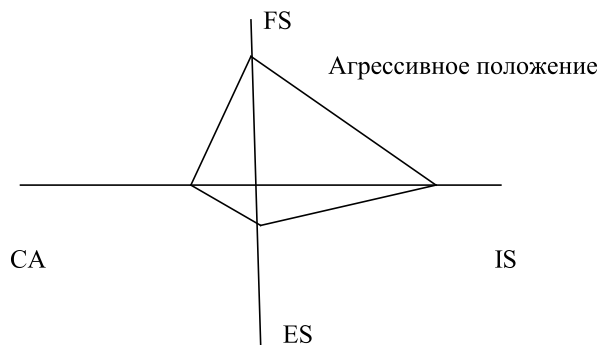


Рис. 3. Стратегическое положение морского порта Усть-Луга в случае реализации стратегии конгломеративной диверсификации

В результате реализации стратегии создания транспортно-логистического хаба Усть-Луга стратегическое положение морского порта будет выглядеть следующим образом (рис. 2).

Как следует из рис. 2, стратегическое положение Усть-Луги оценивается как конкурентное. Это означает, что морской порт является привлекательным для инвестора и имеет неоспоримые конкурентные преимущества по сравнению с аналогичными портами. Критическими факторами являются вопрос финансирования его дальнейшего развития и формирование стабильной финансовой основы его деятельности.

Для того, чтобы решить эту проблему, необходимо:

1. Расширять источники финансирования развития порта и увеличивать инвестирование инфраструктурных объектов.

2. Диверсифицировать деятельность морского порта и наращивать объемы грузопотока.

Несмотря на привлекательность рассмотренной стратегии интегрированного роста, большие возможности проекта создания морского порта Усть-Луга позволяют рассмотреть стратегию дифференцированного роста компании, а именно стратегию конгломеративной диверсификации (рис. 3).

Для морского порта Усть-Луга реализация стратегии конгломеративной диверсификации будет выражаться в создании мультимодального комплекса Усть-Луга, который включает:

1. Транспортно-логистический кластер. Площадь его составит около 1300 га. Он включает мощности существующего морского порта (с перспективой его развития), грузового аэропорта и внешних транспортных коммуникаций (железную и автомобильные дороги).

2. Индустриальный кластер. На территории кластера будет создана индустриальная зона Усть-Луга, площадь которой составит более 4 тыс. га. Индустриальная зона рассчитана на размещение производственных предприятий нефтепереработки и перерабатывающих предприятий нефте- и газохимических секторов.

3. Селитебный кластер. Для сотрудников порта, предприятий индустриальной зоны и их семей реализуется проект строительства нового города на территории Усть-Лужского сельского поселения. Общая площадь города составит 1849 га. Он рассчитан на 34 500 человек с перспективой расширения до 58 тысяч человек. Кроме этого, будет построено: 7 школ, 11 дошкольных образовательных учреждений, 3 объекта здравоохранения, 4 объекта физической культуры и спорта, АДЦ, прочие общественные здания.

Нельзя не отметить, что стратегия конгломеративной диверсификации наиболее сложна и рискованна, поскольку выводят деятельность порта в новые для него области. Для успеха реализации данной стратегии требуется привлечь значительные материальные, кадровые и финансовые ресурсы.

Оценка эффективности реализации стратегий строительства порта

Для окончательного выбора стратегии реализации крупномасштабного инвестиционного проекта на примере морского порта Усть-Луга определим эффективность реализации каждой из стратегий развития. При этом необходимо рассчитать не только коммерческую эффективность реализации инвестиционного проекта, но и социально-экономическую эффективность стратегии в целом.

Учитывая масштабность стратегии развития морского порта Усть-Луга и высокую значимость для Ленинградской области и страны в целом, представляется целесообразным оценить социально-экономическую эффективность ее реализации [4]. При этом под социально-экономической эффективностью крупного инвестиционного проекта будем понимать общий его вклад в раз-

витие социально-экономической системы региона.

Эффективность инвестиционного проекта строительства морского порта Усть-Луга определяется на основе совокупности следующих групп показателей эффективности:

1) экономического эффекта – определяются на основе валового регионального продукта, произведенного в результате реализации данного инвестиционного проекта – строительства морского порта;

2) финансовой эффективности – рассчитываются как чистая приведенная стоимость и внутренняя норма доходности инвестиционного проекта;

3) бюджетной эффективности – определяются как отношение дисконтированных налоговых поступлений в бюджеты различных уровней бюджетной системы Российской Федерации, обусловленных реализацией данного проекта, к дисконтированному объему бюджетных ассигнований Фонда.

4) социального эффекта – определяются как рост уровня занятости населения; повышение обеспеченности населения услугами здравоохранения, образования, социальной помощи, физической культуры и спорта, культуры, жилищно-коммунального хозяйства; увеличение доли благоустроенного жилья.

Однако следует отметить, что приведенные показатели охватывают далеко не все социально-экономические эффекты реализации инвестиционных проектов.

Кроме того, не все важнейшие социально-экономические последствия реализации крупномасштабных проектов можно выразить в количественных показателях, в связи с этим необходимо также учитывать их качественную оценку.

Исходя из вышесказанного авторами была оценена социально-экономическая эффективность трех вариантов стратегии развития морского торгового порта Усть-Луга (таблица). Оценка производилась с учетом прогнозных показателей Минэкономразвития России до 2030 г. и ограничений, накладываемых «Энергетической стратегией России на период до 2030 г.». Кроме этого, использовалась Концепция социально-экономического развития Ленинградской области до 2025 г. [5].

Таким образом, как следует из анализа показателей таблицы, наибольшую социально-экономическую эффективность имеет третий вариант стратегии развития морского порта Усть-Луга, а именно создание мультимодального комплекса, но при этом возрастает неблагоприятное экологическое воздействие на территорию развития.

Оценка социально-экономической эффективности реализации стратегии развития морского торгового порта Усть-Луга (для Ленинградской области к 2025 г.)¹

Показатели эффективности	Стратегия «Морской порт Усть-Луга»	Стратегия «Транспортно-логистический хаб Усть-Луга»	Стратегия «Мульти-модальный комплекс Усть-Луга»
<i>Экономическая эффективность</i>			
Рост грузооборота	+100 млн т	+170 млн т	+220 млн т
Рост промышленного производства	+2%	+2%	+10%
Изменение ВРП Ленинградской области	+8%	+12%	+32%
Прирост основных производственных фондов	+420 млрд руб.	+500 млрд руб.	+1130 млрд руб.
<i>Бюджетная эффективность</i>			
Рост налоговых доходов бюджета Ленинградской области	+10%	+18%	+38%
Рост неналоговых доходов бюджета области (за счет арендной платы и т.д.)	+5%	+6%	+9%
<i>Социальная эффективность</i>			
Прирост рабочих мест	+5500	+6700	+23000
Изменение доходов населения	+4%	+5,5%	+11%
Увеличение жилого фонда	+36 тыс. кв. м	+58 тыс. кв. м	+1035 тыс. кв. м.
<i>Экологическая эффективность</i>			
Увеличение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу	+1,1%	+2,4%	+5,9%
Увеличение сброса сточных вод	+3,4%	+3,8%	+4,5

Примечание. Рассчитано авторами.

Выводы

Основные положительные социально-экономические эффекты реализации стратегии развития морского порта Усть-Луга, как мультимодального комплекса выражаются в существенном увеличении ВРП Ленинградской области, создании новых рабочих мест, увеличении бюджетных поступлений, значительном улучшении социально-экономических условий жизни населения территории, возникновении значительных синергического и мультипликационного эффектов в экономике региона от размещения производственных комплексов и создания условий для устойчивого развития региона.

Список литературы

1. Ансофф И. Стратегическое управление: Сокр. пер. с англ. / Науч. ред. и авт. предисл. Л.И. Евенко. М.: Экономика, 2006. 304 с.
2. Сергеев А.С. Организационно-экономические основы формирования и развития морских портовых агломераций // Вестник ТГЭУ. Экономика и управление. 2012. № 2. С. 63–68.
3. Вильский Г.Б., Гончаров И.Н., Крук Ю.Ю., Крушкин Е.Д. Управление морским портом. Одесса: Феникс, 2010. 428 с.
4. Глушенко К.П. Оценка эффективности транспортных проектов: опыт и проблемы (часть 1) // Вестник НГУ. Серия: Социально-экономические науки. 2011. Т. 11. Вып. 4. С. 93–107.
5. 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) [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_82617/ (дата обращения: 05.09.2018).