УДК 338

Полбицына Л.Г.,
кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономики и управления»
Уральский институт управления – филиал РАНХиГС
Россия г. Екатеринбург
Яковлев С.В.,
студент
3 курса заочного отделения факультета «Экономики и менеджмента»
Уральский институт управления – филиал РАНХиГС
Россия г. Екатеринбург

ПРИМЕНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ

Аннотация: *статья посвящена развитию государственно-частного партнерства в России в отрасли транспортная инфраструктура, дана характеристика взаимодействия бизнеса и государства в развитии инфраструктуры с использованием государственно-частного партнерства, определены основные проблемы применения.*

Ключевые слова: *муниципально-частное партнерство, концессионное соглашение, государственно-частное партнерство, комплексный инвестиционный проект, государственное регулирование.*

Annotation: *the article is devoted to the development of public-private partnerships in Russia in the transport infrastructure industry, the characteristics of the interaction between business and the state in the development of infrastructure using public-private partnerships are given, the main problems of application are identified.*

Key words: *municipal-private partnership, concession agreement, public-private partnership, complex investment project, state regulation.*

Одним из факторов развития региона является эффективно действующая инфраструктура. Развитие инфраструктуры региона повышает его жизнеобеспеченность и определяет в конечном итоге качество жизни населения. С повышением спроса на блага, необходимые обществу для различных видов деятельности, требуется постоянное увеличение производительности и результативности инфраструктурного комплекса.

Транспорт выступает одним из главных элементов инфраструктуры, поэтому ключевым направлением эффективности развития региона рассматривается модернизация транспортной инфраструктуры, которая способствует развитию регионов за счет увеличения качества оказания транспортных услуг с целью обеспечения связности экономического пространства. В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года ключевой задачей развития регионов является увеличение доступности транспортных услуг для грузоотправителей и населения.

Реформирование транспортной инфраструктуры, связанное со строительством новой и ремонтом существующей инфраструктуры, требует большого количества капитала, срок окупаемости которого в некоторых проектах будет насчитывать десятилетия. В ряде регионов Российской Федерации бюджеты не в состоянии самостоятельно профинансировать транспортные инфраструктурные проекты, и тогда государство прибегает к использованию частного капитала за счет существующих механизмов. Один из механизмов взаимодействия правительства и частного бизнеса – передача бизнесу имущества государства во временное, как правило, долгосрочное пользование объектов коммунального хозяйства, культурного наследия, транспортной системы и других отраслей, при этом контроль за деятельностью объектов остается за государством. Данный механизм получил

в науке определение «государственно-частное партнерство» и был закреплен в российском законодательстве.

В конце июля 2020 года российскому концессионному рынку исполнилось 15 лет — ровно столько прошло с принятия 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». [1] За это время закон о концессиях был серьезно доработан, оформилась структура рынка — с доминирующей транспортной отраслью, а его объем достиг 2 трлн руб. [2]

По оценке, российской независимой инвестиционной компании «InfraOne» за 15 лет действия закона о концессионных соглашениях в сегменте от 100 млн руб. было подписано 430 концессий, без учета соглашений, которые были расторгнуты. Инвестиции в них превысили 2 трлн руб. Всего на рынке воплощаются проекты по 416 концессионным соглашениям, на общую сумму 1,99 трлн руб. Порог в 2 трлн руб преодолен в III квартале 2020 года.

Транспортная отрасль задает вектор развития для всего рынка. В отрасли запускаются и рассматриваются инфраструктурные проекты с большими затратами: на 56 заключенных сделок приходится 1,4 трлн руб., или 70% инвестиций во все концессионные проекты. Следующая по объему отрасль — коммунальная, занимает почти 20% рынка. Она же и самая многочисленная: даже в сегменте от 100 млн руб. на нее приходится свыше половины всех проектов, или больше 240.

Можно выделить несколько крупных проектов в транспортной отрасли. Концессионное соглашение заключённое в 2018 году по строительству железнодорожной линии Элегест — Кызыл — Курагино на 192,4 млрд руб. Строительство автодорожного обхода Тольятти с мостом через Волгу за 120,8 млрд руб. Железнодорожный проект — по созданию линии Обская — Салехард — Надым Северного широтного хода стоимостью 113 млрд руб. замыкает тройку крупнейших проектов. Стоит отметить, что эти проекты, а также еще порядка пяти концессий из числа самых масштабных, запущены в результате подачи частной концессионной инициативы, в то время как в

других странах инициатива запуска таких проектов чаще исходит от публичной стороны.

Рассматривая распределение заключенных 56 концессионных соглашений в сфере транспорта, мы видим, что концессии преимущественно заключены на региональном уровне – 34 соглашения, 12 на муниципальном и 10 на федеральном уровне. Можно сделать вывод, что регионы чаще выступают инициаторами в ходе решения социально – экономического развития регионов. По данным Минэкономразвития России по итогам за 2019 год лидирующая тройка среди субъектов РФ по уровню развития ГЧП являются Самарская область, город Москва, Московская область. Свердловская область занимает седьмое место, в 2018 году занимала четырнадцатое место.

Об инфраструктуре России публикуется много данных, но нет единой картины ее состояния, нет полной оценки различий в развитии инфраструктуры регионов. Компания «InfraOne» для оценки развития инфраструктуры рассчитала индексы для регионов: транспортный, энергетический, социальный, коммунальный, телекоммуникационный и опубликовала на своем сайте. Из значения индексов видно, как велико инфраструктурное неравенство регионов и федеральных округов, необходимо заниматься вопросом «сглаживания» индексов и планирование мероприятий по каждой соответствующей сфере инфраструктуры. На рисунке 1 приведена диаграмма индекса развития транспортной инфраструктуры по федеральным округам.

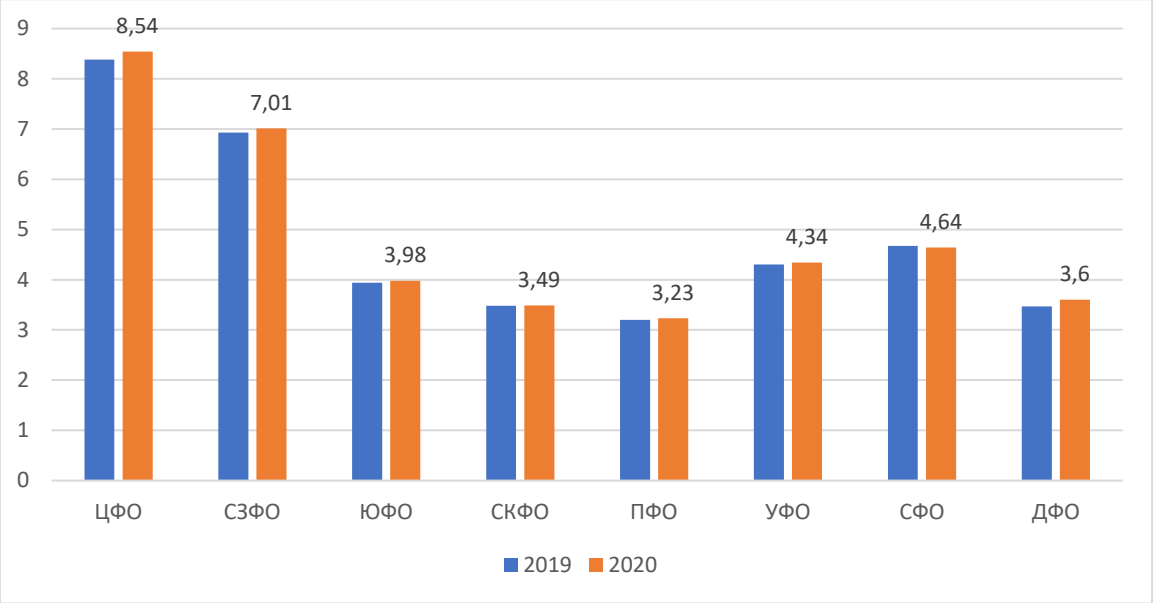

Рисунок 1. Индекс развития транспортной инфраструктуры по федеральным округам.

За прошедший 2019 год среднее значение индекса развития транспортной отрасли увеличилось незначительно с 3,21 до 3,23. Город Москва с индексом 8,54 занимает из года в год лидирующее положение в развитии транспортной инфраструктуры. Также за 2019 год значение индекса развития транспортной отрасли города Москва увеличилось на 0,18. Способствовало этому модернизация железнодорожной (запуск Московских центральных диаметров, развитие МЦК) и авиаинфраструктуры региона.

Вслед за лидером на втором месте со значительным отставанием в сфере транспорта следует Московская область 7,32. Среди регионов, которые не являются городами федерального значения, Московская область занимает первое место по развитию транспортной инфраструктуры. Разрыв в развитии транспортной отрасли между Подмосковьем 7,32 и Санкт-Петербургом 7,01 за прошедший 2019 год увеличился: с 0,25 до 0,31. Произошло это за счет более заметного улучшения показателей в авиаинфраструктуре, при том, что в Санкт-Петербурге 7,01 в это время хоть и не сильно, но улучшались показатели во всех транспортных сферах.

Замыкает распределение субъектов РФ по значению «Индекс развития транспортной инфраструктуры» Якутия - 2,04, но стоит отметить

положительную тенденцию, значение индекса увеличилось по сравнению с прошлым годом на 0,08. Способствовали этому модернизация в автодорожной и аэропортовой сферах. Реализация в ближайшее будущее проекта на Якутии - строительство мостового перехода через Лену, позитивно повлияет на состояние транспортной инфраструктуры в регионе, но, по расчетам компании «InfraOne», не позволит догнать даже субъект, оказавшийся на предпоследнем месте (Калмыкию 2,32).

В разрезе федеральных округов за год среднее значение транспортного индекса на 0,01 снизилось на Северном Кавказе 3,01 и Урале 3,53 и оставалось стабильным в Поволжье 2,93. Во всех остальных округах оно росло, причем наиболее сильно в ЮФО (на 0,03, до 3,12) и на Дальнем Востоке (на 0,04, до 2,94). Последнее позволило Дальнему Востоку 2,94 незначительно обогнать Поволжье 2,93 по среднему индексу развития транспортной инфраструктуры, но разрыв всего лишь 0,01 и может быть «компенсирован» в течение года.

Период пандемии характеризуется трудными временами для инвесторов и может негативно сказаться на реализации как запущенных транспортных проектов, так и планируемых к запуску. Власти могут в период пандемии «замораживать» проекты, но также могут и стимулировать экономику и задавать ей другой темп развития.

Литература:

1. Федеральный закон РФ от 21 июля 2005 № 115 «О концессионных соглашениях». Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. InfraOne. «Инвестиции в инфраструктуру: 15 лет рынку концессий». [Электронный ресурс]. URL: https://infraone.ru/sites/default/files/analitika/2020;
3. Министерство экономического развития РФ «Рейтинг субъектов РФ по уровню развития сферы государственно-частного партнерства за 2019 год» [Электронный ресурс]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/764aafac33fa544aec5b3008619e92a8/reiting_gchp_022020.pdf