

Яфизова Аделя Дамировна

Магистр

Санкт-Петербургский Государственный Экономический Университет

Россия, г. Санкт-Петербург

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСРЕДСТВОМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Аннотация. В данной статье анализируется современный уровень развития транспортной отрасли в России, рассматривается институт государственно-частного партнерства как механизм реализации транспортных проектов, улучшения городской транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: государство, транспорт, государственно-частное партнерство, экономика, экономический рост, инвестиции.

Yafizova Adelya Damirovna

Master

St. Petersburg State University of Economics

Russia, St. Petersburg

STATE-PRIVATE PARTNERSHIP AS ONE WAYS TO IMPLEMENT SOCIAL PROJECTS

Annotation. This article analyzes the current level of development of the transport industry in Russia, considers the institution of public-private partnerships

as a mechanism for implementing transport projects, improving urban transport infrastructure.

Keywords: *government, transport, public-private partnerships, economics, economic growth, investments.*

В настоящее время рост интереса к государственно-частному партнерству (далее – ГЧП) в России вызван рядом причин. Во-первых, частный бизнес имеет возможность получить софинансирование посредством различных программ поддержки малого и среднего бизнеса, преференций в банковских продуктах, налоговых льгот, механизмов Внешэкономбанка и ОЭЗ. Во-вторых, регионы и муниципалитеты более охотно передают в управление частных инвесторов коммунальную и транспортную инфраструктуру, так как самостоятельно они сталкиваются с рядом финансовых проблем.

Одной из целевых функций ГЧП является повышение социально-экономического климата, в связи с чем данные партнерства преобладают в инновационных и социальных отраслях. Так наибольший объем проектов ГЧП зафиксирован в энергетическом секторе, телекоммуникационной отрасли и в транспортном строительстве. Данные отрасли отличаются высокой капиталоемкостью, долгосрочностью, однако решение инфраструктурных и социальных проблем позволяет улучшить уровень жизни населения, обеспечить экономический рост региона, привлечь дополнительные инвестиции для развития территории.

Проекты ГЧП в транспортной инфраструктуре получили приоритетное значение в связи с их влиянием на развитие региона, межрегиональные связи, мобильность граждан, сокращение транспортных издержек, показатели логистики. В связи с большой территорией России и разным уровнем развития регионов особое значение приобретает ГЧП в проектах транспортной инфраструктуры. Базовым механизмом пассажиропотока и грузоперевозок в России остается железная дорога, которая сформировалась еще в советское

время. Сеть автомобильных дорог России пока не сформирована, хордовые линии имеются только в европейской части. Сеть автомобильных дорог состоит из: федеральных трасс, на них приходится около 10% всей сети дорог общего пользования, именно по этим трассам осуществляется перевозка свыше 50% грузов страны; региональных дорог, собственниками которых являются субъекты РФ, на их долю приходится около 70% сети автомобильных дорог страны; местных дорог, на долю которых приходится 20% от всей сети автомобильных дорог. Местные дороги формируются в субъекте в случае наличия у органов местного самоуправления финансовых ресурсов для содержания данных дорог. Большая часть крупных проектов ГЧП в транспортной отрасли реализуется на сети федеральных дорог. Новая степень развития рынка концессий в России началась в 2005 году в связи с принятием Федерального закона от 21 июля 2005 года № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». В 2009 году были заключены первые в России концессии в транспортной сфере, строительство участка платной автомобильной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург» и строительство платного обхода г. Одинцово.

В России уже есть опыт реализации таких крупных проектов, поэтому на сегодняшний день важно сохранить начатый процесс сближения интересов государства и бизнеса для создания устойчивого развития транспортной отрасли страны. Лидирующими по реализации проектами ГЧП в транспортной сфере являются автодороги, мосты, тоннели. Наиболее востребованными формами реализации ГЧП в транспортной сфере являются концессии и контракты жизненного цикла. Такие проекты являются ресурсоемкими и дорогостоящими, поэтому реализация их сосредоточена в большей степени в таких крупных городах как Москва и Санкт-Петербург, на это также влияет уровень дохода городского населения, способного обеспечить спрос на платные автомобильные магистрали. В этих городах ключевым фактором при реализации ГЧП является наличие регионального законодательства в области

ГЧП. Сегодня в Санкт-Петербурге самыми значимыми проектами ГЧП являются: западный скоростной диаметр, реконструкция аэропорта «Пулково», реконструкция и эксплуатация частной трамвайной сети в Красногвардейском районе и использование новых трамваев «Чижик».

Выделим основные проблемы, препятствующие реализации проектов в форме ГЧП в Санкт-Петербурге. Низкие темпы экономического роста города, а именно в секторах ВРП по транспорту и строительству. Дефицит инвестиций для реализации крупных инвестиционных проектов в области транспорта, основная доля инвестиций приходится на операции с недвижимым имуществом, проекты в сфере транспорта отличаются высоким уровнем риска. Структура города неоднородная, ввиду высокой загруженности центра. Центральная часть города является центром туристического потока, однако улучшение условий передвижения туристических потоков ограничено в разрезе реализации альтернативных видов транспорта. Транспортная инфраструктура города зачастую является устаревшей, а ввиду специфического расположения города, большого влияния водной инфраструктуры, реконструкция и строительство новых объектов весьма дорогостоящие. Таким образом, для сохранения городской транспортной инфраструктуры в надлежащем состоянии, а также ее улучшения необходимо особое внимание уделять инвестиционным проектам в транспортной сфере. Крупномасштабные инвестиции в разрезе транспортной инфраструктуры станут одними из катализаторов экономического роста в Санкт-Петербурге.

Государственно-частное партнерство должно стать главным инструментом привлечения частных инвестиций и реализации проектов в различных сферах экономики всей страны. Особенно важно внедрять такие партнерства в транспортную инфраструктуру. Комплекс финансового и нефинансового капиталов частного сектора в союзе с гарантиями государственной поддержки является наиболее эффективным инструментом преодоления социальных и инфраструктурных проблем.

Использованные источники:

1. Базаев И.Д. Ключевые тенденции развития государственно-частного партнерства в современной России // Научный вестник ЮИМ. – 2018. № 4. С. 57-62.
2. Демина Н.А. Соотношение понятий ГЧП и концессионное соглашение. Концессия как форма ГЧП // Научно-практический электронный журнал Аллея Науки. – 2017 № 11.-с.1-12.
3. Шапкина Е.А. О повышении эффективности государственно-частного партнерства в России // Юридический мир. 2014. № 4. - с.15-17.
4. Яфизова А.Д., Михалева А.Д. Управление процессом формирования инноваций при переходе на новый технологический уклад // Социально-экономическое партнёрство: новые модели взаимодействия в условиях изменяющегося мира. – СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2019.