

18. Морозова О.Г. Анализ влияния уровня доходов населения на экономическую доступность продовольствия (на материалах Вологодской области) / О.Г. Морозова, Л.В. Ярыгина // Вестник научных конференций. – 2016. – №8-1 (12). – С. 77-84.
19. Об утверждении Методологических положений по расчету показателей денежных доходов и расходов населения: приказ Росстата от 02.07.2014 №465 (ред. от 20.11.2018) [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_167107/ (дата обращения 25.06.2020).
20. План мероприятий («дорожная карта») по реализации Стратегии повышения финансовой грамотности в Российской Федерации на 2017-2023 годы (утв. Банком России, Минфином России 03.12.2018) [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_314171/ (дата обращения 25.06.2020).
21. Ржаницына Л.С. Заработная плата как фактор экономического оживления / Л.С. Ржаницына // Труд и социальные отношения. – 2015. – №1. – С. 26-39.
22. Рудакова О.В. Доходы населения в системе экономического роста / О.В. Рудакова, Н.И. Лыгина, О.А. Крюкова // Среднерусский вестник общественных наук. – 2017. – №6. – С. 219–232.
23. Селезнева И.Г. Влияние экономического роста на показатели уровня и качества жизни населения / И.Г. Селезнева, А.С. Сухова, И.Ю. Лясина // Сервис Plus. – 2018. – Т.12. – №3. – С. 79-86.
24. Суханова Т.В. Направления использования денежных доходов домашних хозяйств в условиях макроэкономической нестабильности / Т.В. Суханова // Образование и наука в современном мире. Инновации. – 2018. – № 3 (16). – С. 128-135.
25. Суханова Т.В. Социальные аспекты экономического роста России / Т.В. Суханова // Экономические отношения. – 2019. – Том 9. – № 2. – С. 881-894.
26. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.gks.ru/> (дата обращения 20.06.2020).
27. Центральный банк Российской Федерации [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://cbr.ru/>
28. Цибарева М.Е. Основы экономического развития России / М.Е. Цибарева // Экономические науки. – 2019. – №172. – С. 85-89.
29. Шабунова А.А. О кризисе, потреблении и социальной политике государства / А.А. Шабунова, И.Н. Дементьева // Проблемы развития территории. – 2017. – №3 (89). – С. 7-22.

УДК 334.72:656

МЕСТО ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В МЕХАНИЗМЕ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Горелова Юлия Сергеевна (yuliya.gorelov@yandex.ru)

Петрова Юлия Сергеевна

Макашина Ольга Владиленовна

Финансовый университет при правительстве Российской Федерации

В статье рассмотрены актуальные вопросы развития государственно-частного партнерства в Российской Федерации. Выделены задачи, решение которых позволит оптимизировать транспортно-логистическую инфраструктуру. В рамках статьи представлено сравнение использования механизма государственно-частного партнерства в России и в зарубежных странах. Рассмотрены примеры проектов государственно-частного партнерства в отдельных субъектах Российской Федерации.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, транспортно-логистическая система, бюджетные средства, внебюджетное финансирование, инвесторы.

Главной составной частью экономики любой страны и всего ее социально-производственного потенциала выступает транспортная система. Для Российской Федерации в силу масштабов территории, протяженности дорог, расширения направлений промышленного использования имеющихся природных ресурсов значение транспортной системы крайне важно. Кроме того, развитие транспортной системы имеет социальный эффект – сокращение отставания отдаленных субъектов, уменьшение противоречий между городом и селом, обмен достижениями между

регионами и отраслями. Обеспечение регионов хорошо развитой транспортной системой является одним из факторов привлечения населения, развития производительных сил и в итоге дает синергетический эффект.

Транспортно-логистическая система представляет собой комплекс объектов и субъектов транспортной и логистической инфраструктуры включающий материальные, финансовые и информационные потоки между ними. Целями функционирования транспортно-логистической системы выступают, во-первых, финансовые (прибыль, получаемая в результате рентабель-

ной деятельности), во-вторых, производственно-технические цели (общая производительность, производительность отдельных объектов). При развитых рыночных отношениях с одной стороны, и недостаточности бюджетных средств для поддержания транспортно-логистической системы в оптимальном состоянии (максимальный экономический эффект при соответствующем качестве оказания услуг в условиях ограниченных финансовых ресурсов) с другой, необходимо применять новые варианты взаимодействия государства и частного бизнеса. Одним из таких механизмов финансового обеспечения транспортно-логистической системы выступает государственно-частное партнерство (ГЧП).

Актуальность государственно-частного партнерства в организации транспортно-логистической системы Российской Федерации обусловлена разным уровнем социально-экономического развития регионов и большой территорией страны. А в современных условиях цифровизации различных сфер деятельности развитие государственно-частного партнерства играет еще большую роль для оптимизации транспортно-логистического комплекса [1].

Согласно Федеральному закону № 224, государственно-частным партнерством признается «юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о государственно-частном партнерстве, заключенных в соответствии с настоящим Федеральным законом в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества» [1].

По своей сути механизм государственно-частного партнерства способствует привлечению внебюджетного финансирования и профессиональных компетенций частного бизнеса в государственные проекты, а также предоставляет большие гарантии и государственную поддержку инвесторам. Благодаря наличию большого объема ресурсов и высококвалифицированных кадров перспективы такого механизма представляются весьма значимыми как для бизнеса, так и для государства.

Из-за большой нагрузки грузовых перевозок и возросшего потенциала развития производительных сил России возникает острая необхо-

димость развития дорожной инфраструктуры в целях увеличения темпов экономического роста страны. Как показали результаты проведенного анализа (рис.1, 2), наибольший объем частных вложений приходится на реализацию инвестиционно-строительных проектов в области транспортной инфраструктуры посредством использования механизма государственно-частного партнерства [3].

На протяжении последнего десятилетия развитию государственно-частного партнерства в России содействует Национальный центр ГЧП. На данный момент было успешно запущено 104 проекта, в том числе и в транспортной инфраструктуре. Национальный центр ГЧП на постоянной основе взаимодействует более чем с 60 субъектами Российской Федерации, оказывает содействие в привлечение инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, в отборе и экспертизе перспективных проектов, проводит обучение проектных команд и организует крупнейшие в России деловые мероприятия по тематике развития инфраструктуры [4]. Подобное взаимодействие бизнеса и государства является фактически таким необходимым финансовым стимулированием инвестиционных процессов в российских регионах [10].

Как показывает зарубежный опыт, одной из самых распространенных форм ГЧП в мире являются концессии. Они составляют более 60% в числе всех проектов такого партнерства. В России на федеральном уровне заключен ряд концессионных соглашений, среди которых стоит выделить платные автомагистрали М1 и Москва – Санкт-Петербург. На региональном уровне выделяются проекты «Западный скоростной диаметр» и «Реконструкция аэропорта Пулково». Все вышеперечисленные объекты уже оказывают или окажут в будущем определенное положительное влияние на эффективность всего транспортно-логистического комплекса России.

На конец 2017 года в транспортной сфере на различных стадиях реализации было 116 ГЧП проектов, однако уже в конце первого полугодия 2018 их количество приблизилось к 170. Наиболее распространённая форма реализации таких проектов (более двух третей) – концессия. Около 9% всех проектов будут реализованы через корпоративное партнёрство и по 5%, основанных на действующих соглашениях ГЧП в соответствии с региональным законодательством.

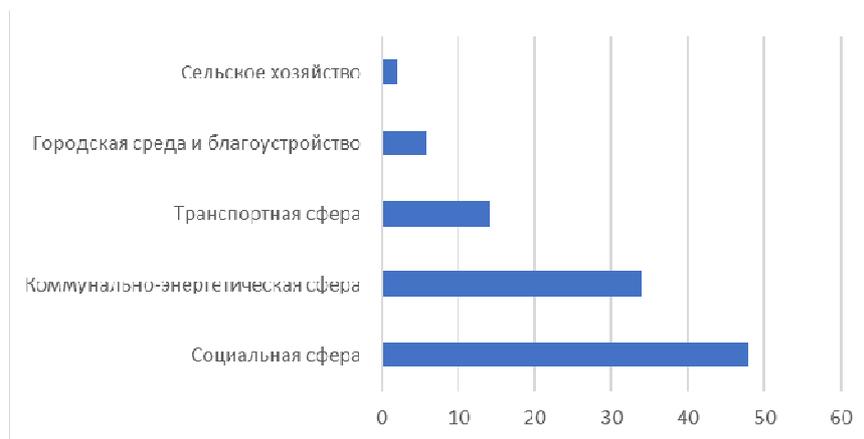


Рисунок 1. Распределение проектов по отраслям. Количество проектов (составлено авторами на основе прогноза Национального центра ГЧП)

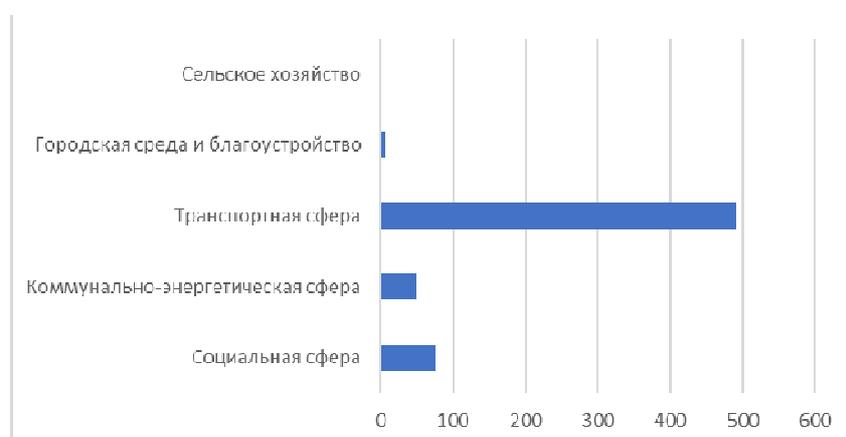


Рисунок 2. Распределение проектов по отраслям. Объем инвестиций, млрд руб. (составлено авторами на основе прогноза Национального центра ГЧП)

Проведенный анализ показал, что лидером по количеству проектов среди федеральных округов является Центральный (72 проекта), далее идут Западный – 27 и Приволжский – 21. Наибольший объем инвестиций в России приходится на федеральные ГЧП проекты — более 1,5 триллиона рублей. Основными являются проекты, связанные со строительством федеральных автомобильных дорог, где собственником (в данном случае – концедентом) выступает ГК «Автодор» либо Федеральное дорожное агентство. Среди субъектов РФ Санкт-Петербург является лидером по объёму инвестиций в транспортные государственно-частные проекты: общая сумма вложения составила 554,6 млрд руб. Первое место по количеству ГЧП проектов занимает Московская область (23 проекта), опережая Москву (21 проект) и Санкт-Петербург (15 проектов) [7].

На данный момент в России наибольшее количество ГЧП проектов реализовано именно в транспортно-логистической системе. Самые крупные проекты с применением механизмов государственно-частного партнерства приходятся на Москву и Санкт-Петербург. Согласно статистическим данным на начало 2019

года в России было реализовано 87 проектов ГЧП в области транспортно-логистической инфраструктуры с общим объемом частных инвестиций в размере 1 031 млрд руб.

Преимущество Санкт-Петербурга для инвесторов – в большом количестве проработанных и готовых к инвестициям проектов ГЧП: для инвесторов они более безопасны, чем обычные инвестпроекты, позволяют не создавать большие резервы банкам, в них могут вкладывать и НПФ. По данным национального центра ГЧП, у городских властей более 60 инфраструктурных инвестпроектов, в отношении половины которых соглашения уже подписаны. Всего в Санкт-Петербурге 27 проектов ГЧП и концессий на сумму заявленных инвестиций в 589 млрд руб., уже освоенные капитальные вложения – 263 млрд руб. Но главное достижение Санкт-Петербурга, самое масштабное – Западный скоростной диаметр [2].

Западный скоростной диаметр является одним из крупных ГЧП проектов не только в Санкт Петербурге, но и в целом в России. Протяженность трассы составляет 46,6 км, включая развязки и съезды – более 70 км. Проект был реализован как за счет бюджет-

ных инвестиций, так и на основании соглашения о государственно-частном партнерстве с ООО «Магистраль северной столицы» внебюджетных средств. Данный объект был построен с целью соединения крупных центров деловой активности и мощных транспортных узлов, обслуживания мощных транспортных потоков по направлениям их наибольшей концентрации, обеспечения связи аэропортов, портов и вокзалов с внешними автомобильными дорогами, повышения надежности и эффективности обслуживания транспортных потоков региона [8]. Благодаря Западному скоростному диаметру жители могут проезжать Санкт-Петербург всего за 20 минут. Стоимость проекта составила 212,7 млрд руб., из которых 108 млрд руб. – средства инвесторов, 71,2 млрд руб. – инвестиционного фонда, 33,5 млрд руб. – средства бюджета города. Более половины средств было привлечено со стороны структуры «ВТБ капитала» «Магистраль Северной столицы», которая в настоящее время осуществляет сбор оплаты и эксплуатацию трассы. При том, что годовая выручка от эксплуатации составила 9,6 млрд. руб., из бюджета Санкт-Петербурга инвестору будет выделена субсидия на недостающую сумму. По условиям соглашения при превышении субсидии, 10% сверхвыручки будет направляться инвестору, а 90% – в бюджет.

Не менее значимым объектом в транспортно-логистической инфраструктуре стал проект Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД). ЦКАД был спроектирован в соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России». Данная трасса состоит из пяти пусковых комплексов, в сумме составляющих 530 км. На сегодняшний день уже открыто 4 комплекса и завершается строительство пятого. Строительство ведется поэтапно и планируется завершить в 2025 году. Стоимость проекта составила около 350 млрд руб., из которых 150 млрд руб. – средства Фонда национального благосостояния. Реализация строительства ЦКАД призвана решить ряд задач, как транспортных, так и социально-экономических. Объект способствует повышению эффективности грузораспределения и его структуры, снижению себестоимости перевозок и уровня транспортных издержек для отправителей и развитию крупнейших международных транспортных коридоров (например,

«Лондон – Нижний Новгород», «Хельсинки – Юго-Восточная Европа», «Север – Юг» и «Хельсинки – Нижний Новгород») [9].

Наравне с двумя предыдущими можно выделить еще один крупный объект государственно-частного партнерства – Трасса М-11 «Москва – Санкт-Петербург». Стоимость проекта составила 520 млрд руб., из которых 370 млрд руб. – бюджетные средства, остальные источники были распределены между «Мостотрест» и «ВТБ капитал». Данный объект призван модернизировать дорожную инфраструктуру, объединив два крупнейших города России: Москву и Санкт-Петербург. Трасса будет дублером автодороги М-10 и протянется от МКАД до примыкания к КАД Санкт-Петербурга. Общая протяженность автомагистрали составляет 669 км. Автодорога проходит по территории Московской, Новгородской, Тверской, и Ленинградской областей в обход населенных пунктов. Строительство автомагистрали М-11 «Москва – Санкт-Петербург» проходило в десять этапов, каждый из которых является самостоятельным инвестиционным проектом со своей структурой и конкурсом. Строительство и эксплуатация участков М11 является крупнейшим федеральным транспортным концессионным проектом «ВТБ капитала». Несмотря на рост ключевой ставки и неблагоприятную конъюнктуру в 2015 г., проект был успешно профинансирован с помощью кредитов и облигаций с инфляционным купоном, размещенными на открытом рынке.

Как уже было сказано ранее, для реализации ГЧП-проектов был создан Национальный Центр ГЧП, ведущий на системной основе работу по поиску и отбору наиболее перспективных проектов, которые планируются к реализации в субъектах Российской Федерации. Центр оказывает содействие в привлечении инвестиций, поиске потенциальных партнеров и запуске пилотных проектов в различных отраслях экономики страны. Разработанный прогноз инвестиций в транспортно-логистическую сферу, показывает, что основную долю, занимает дорожное хозяйство. Положительная динамика отражает увеличение заинтересованности инвесторов в транспортной инфраструктуре и развитие данного направления путём роста дополнительного финансирования (рис. 3).

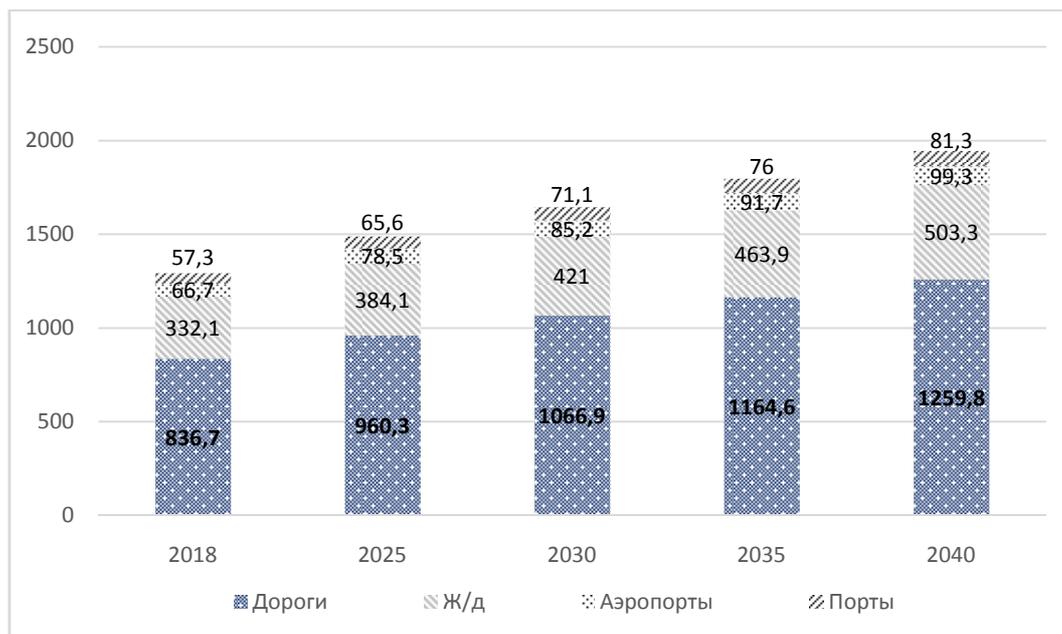


Рисунок 3. Динамика инвестиций в транспортную инфраструктуру до 2040 года, \$ млрд (составлено авторами на основе прогноза Национального центра ГЧП)

Несмотря на то, что проекты ГЧП чаще рассматриваются через экономическую ретроспективу, особое значение они несут и в социальной сфере. И, безусловно, положительный опыт применения государственно-частного партнерства в инфраструктурных сферах с целью повышения эффективности бюджетных инвестиций [11], необходимо распространять и на социальные направления. В этом случае цель государственно-частного партнерства можно определить, как повышение эффективности выполнения государственных обязательств в общественно-значимых отраслях в условиях недостаточности финансовых ресурсов. Использование государственно-частного партнерства в социальной сфере в настоящее время можно признать необходимостью. Выделим основные преимущества такого вида сотрудничества:

- возможность повышения качества социальных услуг;
- участие бизнеса в развитии объектов, находящихся в собственности государства;
- стимулирование предпринимательского мышления среди государственных служащих;
- внедрение передовых методов управления в органах государственной власти;
- использование профессионализма и опыта частного сектора в развитии современных форм финансирования социальной сферы;
- помощь в развитии необходимой инфраструктуры.

Как показал проведенный анализ, механизмы государственно-частного партнерства уже получили достаточно широкое распространение

в России. Уже более чем в 70 субъектах России принято законодательство о ГЧП. Однако развитие данного механизма сдерживается отсутствием полноценного законодательства. Кроме того, на данный момент российский бизнес не готов участвовать в длительных проектах, а соглашения о государственно-частном партнерстве заключаются обычно на 10-50 лет. Большое число крупных проектов ГЧП реализуется в режиме «ручного управления».

Как показал анализ зарубежной практики – во многих странах имеется положительный опыт использования механизма государственно-частного партнерства. Так, на сегодняшний день в США государственно-частное партнерство развивается быстрыми темпами и применяется для широкого ряда проектов в области социальной инфраструктуры. По данным Национального совета по ГЧП в каждом городе Америки примерно 50 муниципальных служб работают в сотрудничестве с частным бизнесом. Такое сотрудничество позволяет местным властям экономить от 20 до 50 процентов бюджетных средств.

Одной из первых стран, где государственно-частное партнерство получило законодательное оформление, является Великобритания. Уже в 1992 году была принята особая концепция «Частная финансовая инициатива», на основе которой частные компании финансировали объекты социальной инфраструктуры, находящиеся в государственной собственности. На сегодняшний день ГЧП является основным элементом стратегии правительства по обеспечению современного, высококачественного коммунального обслуживания и повышению

конкурентоспособности страны. В Великобритании отмечается высокий уровень заинтересованности частного сектора в сотрудничестве с государством в рамках государственно-частного партнерства.

Ниже представлена более подробная информация в виде сравнительной таблицы основных характеристик

В таблице 1 представлена сравнительная характеристика проектов государственно-частного партнёрства Российской Федерации, США и Великобритании [6].

Таблица 1

**Сравнение отечественных ГЧП проектов
России, Соединённых Штатов Америки и Великобритании
(составлено авторами на основе [6])**

Характеристика	Российская Федерация	США	Великобритания
1. Стороны ГЧП	Государство Частный сектор		
2. Основные формы ГЧП	Концессионные соглашения Инвестиционный договор Соглашения государственным /муниципальном государстве	Контакты Аренда Концессия	Акционирование Частная финансовая инициатива Аутсорсинг
3. Органы, регулирующие ГЧП	Национальный центр ГЧП	Национальный Совет по ГЧП США	Центр финансирования инфраструктуры Фонд обеспечения регионального экономического роста
4. Сферы, в которых действует ГЧП	Транспорт Энергетика Социальная инфраструктура	Транспорт Коммунальное хозяйство Техническая инфраструктура Энергетическая инфраструктура	Транспорт Образование Здравоохранение
5. Количество реализованных проектов	>450 (более 700 млрд. руб.)		>700 (более чем 54 млрд. фунтов стерлингов)

В сфере государственно-частного партнерства основной задачей является стимулирование дальнейшего притока частного капитала в реализацию государственно значимых инфраструктурных проектов. Нами выделено три основных аспекта в модернизации механизма государственно-частного партнерства: совершенствование законодательства, снижение долгосрочных рисков инвестирования, распространение положительного опыта государственно-частного партнерства в транспортно-логистической сфере на другие отрасли. В области совершенствования законодательства важно четко прописать гарантии соблюдения прав и интересов инвесторов. Для того чтобы снизить долгосрочные риски частных инвесторов необходимо сформировать долгосрочные «прозрачные правила игры», поддерживать надежность и прозрачность финансовых рынков. Выпуск государством долгосрочных облигаций, индексированных с учётом уровня инфляции, также является важным инструментом, который

позволит инвесторам управлять долгосрочными рисками. Региональное законодательство по вопросам государственно-частного партнерства необходимо сделать единообразным, позволяющим беспрепятственно осуществлять взаимодействие между субъектами РФ.

В заключении отметим, что государственно-частное партнерство дает преимущества обеим сторонам, позволяя эффективно решать конкретные задачи по обеспечению устойчивого роста российской экономики. Проекты государственно-частного партнерства в транспортно-логистической инфраструктуре имеют высокую капиталоемкость и значительное влияние на мобильность населения. При недостатке бюджетных средств государственно-частное партнерство – это главный механизм реализации крупных проектов как в транспортно-логистической инфраструктуре, так и в других сферах деятельности.

Литература

1. Федеральный закон "О государственном частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 13.07.2015 N 224-ФЗ (дата обращения: 13.03.2020).
2. Волков М., Дунаев О., Ежов Д., Памухин В., Перапечка С., Рубин Г., Тимофеев А. Логистика в России: новые пути раскрытия потенциала / The Boston Consulting Group. Торгово-промышленная палата Российской Федерации (дата обращения: 19.03.2020).
3. Дмитриев А. В. Цифровые технологии прослеживаемости грузов в транспортно-логистических системах. Стратегические решения и риск-менеджмент. 2019;10(1):20-26 (дата обращения: 28.03.2020).
4. Кинякин А. А., Теплов Алексей Вячеславович, Иванова Мария Геннадьевна, Луценко Екатерина Андреевна, Хлебников Иван Евгеньевич, Каганович Анна Анатольевна, Бондаренков Евгений Андреевич, Хлов Водалэн Государственно-частное партнерство в России: проблемы и перспективы. Материалы «Круглого стола» сотрудников и студентов российского университета дружбы народов // Вестник РУДН. Серия: Политология. 2015. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-v-rossii-problemy-i-perspektivy-materialy-kruglogo-stola-sotrudnikov-i-studentov-rossiyskogo> (дата обращения: 11.06.2020).
5. Крамков В.А., Белякова Е. В. Мировой опыт формирования региональной транспортно-логистической инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства // Решетневские чтения. 2018. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mirovoy-opyt-formirovaniya-regionalnoy-transportno-logisticheskoy-infrastruktury-na-osnove-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva> (дата обращения: 22.03.2020).
6. Медведева Наталия Владимировна, Альховская Маргарита Сергеевна Государственно-частное партнерство в России и за рубежом: особенности и ограничения развития // Вестник НГУЭУ. 2017. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-v-rossii-i-za-rubezhom-osobennosti-i-ogranicheniya-razvitiya> (дата обращения: 09.05.2020).
7. Нураев, Т. А. Российские законодательные барьеры государственно-частного партнёрства в транспортной сфере / Т. А. Нураев. — Текст: непосредственный, электронный // Молодой ученый. — 2019. — № 43 (281). — С. 191-193. (дата обращения: 25.03.2020).
8. Поляков К.В., Никулина С.В. Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 2030 г // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2016. №5 (66) (дата обращения: 22.03.2020).
9. Прокофьева Татьяна Анатольевна, Чернышова Юлия Александровна Развитие логистической инфраструктуры Московского транспортного узла // Успехи в химии и химической технологии. 2014. №10 (159) (дата обращения: 14.03.2020).
10. Куликова, Е.И. Финансовое стимулирование инвестиционных процессов в российских регионах / Е.И. Куликова, С.С. Дзусова // Путеводитель предпринимателя. – 2015. – №27. – С. 285-289.
11. Сангинова, Л.Д. Государственный инвестиционный менеджмент как система повышения эффективности бюджетных инвестиций в инфраструктурные проекты / Л.Д. Сангинова, А.И. Арбузова // Экономика и предпринимательство. – 2016. – №11-1. – С. 811-816.