

Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре как форма взаимодействия государства и бизнеса

Л. В. Ачба¹, Л. Г. Ворона-Сливинская², Е. В. Воскресенская³

¹ Санкт-Петербургский филиал Финансового университета при Правительстве РФ, Санкт-Петербург, Россия

² Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, Санкт-Петербург, Россия

³ Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики, Санкт-Петербург, Россия

Интерес к проблематике использования такой формы взаимодействия государства и бизнеса в транспортной инфраструктуре как государственно-частное партнерство вызван тем, что исторически инвестиции в транспортный сектор являются базисом успешного развития экономики. Около половины мировых инфраструктурных расходов относятся к транспортным.

Цель. Изучение расширения возможностей институциональной среды по использованию государственно-частного партнерства, нормативно-правового регулирования взаимодействия государства и бизнеса в транспортной инфраструктуре в форме государственно-частного партнерства.

Задачи. Изучение нормативных правовых основ государственно-частного партнерства, анализ экономических результатов использования государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре в России, выявление необходимости значительного расширения взаимодействия государства и бизнеса в транспортной инфраструктуре путем использования государственно-частного партнерства, обоснование преимуществ использования государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре как формы взаимодействия государства и бизнеса.

Методология. Методологической основой исследования послужили основные положения современной экономической теории, теории государственного управления, исследования в сфере государственно-частного партнерства. Информационной базой исследования являются нормативные правовые акты Российской Федерации по вопросам государственно-частного партнерства, статистические данные России, характеризующие результаты взаимодействия государства и частного бизнеса в форме государственно-частного партнерства.

Результаты. Исследование показало, что сотрудничество государства с частными инвесторами является взаимовыгодным. Для государства сотрудничество приносит дополнительные инвестиционные вложения, в связи с чем необходимо существенно расширять взаимодействие государства и бизнеса в транспортной инфраструктуре путем использования государственно-частного партнерства.

Выводы. Исследование показало, что государственно-частное партнерство, используемое для развития транспортной инфраструктуры, предоставляет государству значительные дополнительные частные инвестиции в секторе экономики, который ранее мог рассчитывать исключительно на финансирование из бюджета. Перераспределяются между государством и частным инвестором расходы и риски; привлекаются лучшие управленческие кадры и современные технологии из частного сектора; происходит значительное сокращение сроков завершения проектов. Частный инвестор получает государственные гарантии минимальной доходности и возврата вложенных средств, доступ на рынок в экономический сектор с устойчивым спросом — сектор общественных услуг.

Ключевые слова: инвестиции, транспортная инфраструктура, государственные инвестиционные проекты, бюджетное финансирование, государственно-частное партнерство.

Для цитирования: Ачба Л. В., Ворона-Сливинская Л. Г., Воскресенская Е. В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре как форма взаимодействия государства и бизнеса // *Экономика и управление*. 2020. Т. 26. № 7. С. 759–765. <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2020-7-759-765>

Public-Private Partnership in Transport Infrastructure as a Form of Interaction between Government and Business

L. V. Achba¹, L. G. Vorona-Slivinskaya², E. V. Voskresenskaya³

¹ *The Financial University under the Government of the Russian Federation (St. Petersburg Branch), St. Petersburg, Russia*

² *St. Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, St. Petersburg, Russia*

³ *St. Petersburg University of Management Technologies and Economics, St. Petersburg, Russia*

The interest in public-private partnership as a form of interaction between government and business in transport infrastructure is driven by the fact that investments in the transport sector have historically served as a basis for successful economic development. About half of the world's infrastructure costs are related to transport.

Aim. The presented study aims to examine the expansion of the institutional environment's capability to use public-private partnership, statutory regulation of interaction between government and business in the form of public-private partnership in transport infrastructure.

Tasks. The authors examine the regulatory framework of public-private partnership, analyze the economic effect from the use of public-private partnership in Russian transport infrastructure, identify the need to significantly expand the interaction of government and business in transport infrastructure through the use of public-private partnership, substantiate the benefits of using public-private partnership in transport infrastructure as a form of interaction between government and business.

Methods. The methodological basis of this study includes the fundamental provisions of modern economic theory, theory of public administration, and research in the field of public-private partnership. The information basis of the study includes laws and regulations of the Russian Federation on public-private partnership and Russian statistics on the results of interaction between the government and private business in the form of public-private partnership.

Results. The study shows that cooperation between the government and private investors is mutually beneficial. Cooperation brings additional investment for the government, which makes it necessary to significantly expand the interaction between government and business in transport infrastructure by using public-private partnership.

Conclusions. The study shows that public-private partnership used for the development of transport infrastructure provides the government with significant additional private investment in the economic sector that previously could only rely on public funding. Costs and risks are redistributed between the state and the private investor; the best managers and modern technologies are attracted from the private sector; project completion times are significantly reduced. Private investors receive state guarantees on minimum return and return on investment as well as access to the market in an economic sector with stable demand – the public services sector.

Keywords: *investment, transport infrastructure, public investment projects, public funding, public-private partnership.*

For citation: Achba L.V., Vorona-Slivinskaya L.G., Voskresenskaya E.V. Public-Private Partnership in Transport Infrastructure as a Form of Interaction between Government and Business. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2020;26(7):759-765 (In Russ.). <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2020-7-759-765>

Узким местом в экономике современной России является уровень развитости и эффективности транспортной инфраструктуры. Действительно, в случае отсутствия необходимых транспортных связей внутри страны, невозможно проводить политику, стимулирующую экономическое развитие, и осуществлять эффективное государственное управление. В условиях санкционной экономики и воздействия ограничительных мероприятий в период пандемии транспортная инфраструктура может стать стимулирующим фактором для экономического роста страны. Для решения задач, поставленных перед государством для развития транспортного сектора, необходима реализация транспортных инфраструктурных проектов,

для которых требуются значительные денежные средства. Источниками инвестиционных ресурсов являются или бюджетные средства государства, или частное финансирование.

В современной российской экономике на различные виды инфраструктуры в целом расходуется 2,8 % от внутреннего валового продукта, а по оценкам эта величина должна составлять 4,2 % от ВВП. К 2024 году прогнозируемая потребность в инвестиционных ресурсах России по отдельным отраслям должна быть на уровне 5 % от ВВП или 25,9 трлн руб. (рис. 1). Общий объем инвестиций реализуемых национальных проектов суммарно равен 25,7 трлн руб., по экспертным оценкам из них на финансирование инфраструктуры может

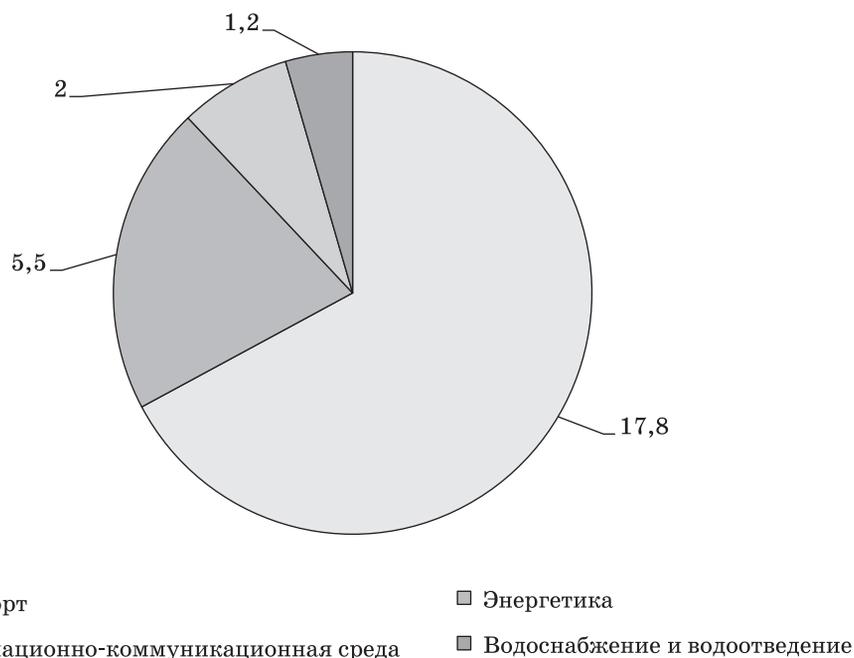


Рисунок 1. Прогнозируемая потребность в инвестиционных ресурсах России по отдельным отраслям до 2024 г., трлн руб.

Таблица 1

Инвестиции в основной капитал по виду экономической деятельности «Транспорт» за 2015–2016 гг.

	Инвестиции в основной капитал, млрд руб.		В процентах к предыдущему году	
	2015	2016	2015	2016
Транспорт, всего	1866,3	2063,6	91,1	103,0
из него по видам деятельности:				
Железнодорожный транспорт	339,6	358,5	91,4	97,3
Автомобильный (автобусный, пассажирский транспорт)	115	18,1	82,8	148,2
Городской электрический транспорт	82,1	136,4	73,8	155,4
Автомобильный грузовой транспорт	20,6	22,2	100,7	100,8
Транспортирование по трубопроводам	715,9	663,0	93,2	87,1
Морской транспорт	3,3	13,2	41,8	в 3,7 раза
Внутренний водный транспорт	2,7	5,5	45,4	187,0
Воздушный и космический транспорт	57,6	44,1	110,4	69,3

быть направлено около 15,3 трлн руб., таким образом, дефицит инвестиционных ресурсов составит 10,6 трлн руб.¹

Для реализации государственных инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры эффективным является привлечение частного капитала. Нормативно-правовой режим сотрудничества государства и частного бизнеса определен как государственно-частное партнерство (ГЧП) [1, 2]. Инвестиции в основной капитал составили всего: в 2016 году — 14 748,9 млрд руб., в 2017 году — 16 027,3 млрд руб., в 2018 году — 17 782,00 млрд руб., в 2019 году — 19 318,8 млрд руб. [3, с. 199]. В таблице 1 представлены показатели инвести-

¹ Расчеты Национального Центра государственно-частного партнерства на основе данных Global Infrastructure Hub, Росстата России, Банка России.

рования в основной капитал в транспортной сфере [4, с. 17].

По данным Росстата размер инвестирования в основной капитал в транспортной сфере в 2017 году составил 2240,6 млрд руб., или 109 % к предыдущему году [4, с. 17].

В таблице 2 содержится информация по бюджетному финансированию транспортной сферы [4, с. 27].

Сегодня российский рынок государственно-частного партнерства насчитывает 3 601 проект, реализуемый на разных стадиях, при этом совокупный размер привлекаемых инвестиций составляет 3,9 млрд руб., из которых 2,8 млрд руб. — средства частных инвесторов [5]. В 2019 году завершили стадию коммерческого закрытия более 200 крупных и средних проектов, в которые были привлечены око-

Расходы консолидированного бюджета Российской Федерации на развитие транспорта в 2015–2017 гг., млн руб.

	Консолидированный бюджет	Федеральный бюджет	Консолидированные бюджеты субъектов РФ
2015	664 992	304 980	208 299
2016	693 713	296 892	161 480
2017	825 831	283 445	400 544

ло 600 млрд руб. общего объема инвестиций, в том числе свыше 450 млрд руб. — от частных инвесторов.

Государство и бизнес налаживают транспортные связи. В автодорожной сфере крупнейшим стало концессионное соглашение по строительству обхода г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу, подписанное в октябре 2019 года Правительством Самарской области и партнерством «Концессионная компания «Обход Тольятти»» (его участниками выступают ООО «Инфра-КАП» (75 %) и ООО «Автодор-Платные дороги» (25 %, дочерняя компания государственной компании «Автодор»). Проект является частью международного транспортного проекта «Европа — Западный Китай», который включен в комплексный план модернизации и расширения транспортной инфраструктуры до 2024 года. Стоимость строительства оценивается в 121 млрд рублей: 67 млрд руб. составит капитальный грант за счет средств федерального бюджета, а 54 млрд руб. планируется привлечь из внебюджетных источников.

В июне 2019 года Группой «ВИС» и Калининградской областью заключена концессия по строительству мостового перехода через Калининградский залив. Предварительная стоимость строительства объекта составит около 35 млрд руб., вложения Группы — порядка 15 млрд руб. собственных и заемных средств, оставшуюся часть предполагается привлечь в виде бюджетного финансирования.

В сфере развития общественного транспорта правительством Санкт-Петербурга и ООО «БалтНедвижСервис» запущена концессия по созданию трамвайной сети «Купчино — поселок Шушары — Славянка». Объем частных инвестиций в проект составит не менее 25,9 млрд руб. В Санкт-Петербурге уже имеется успешная практика по созданию концессионного трамвая «Чижик» в Красногвардейском районе, который в настоящее время успешно эксплуатируется.

В Нижегородской области в концессию ПАО «Сбербанк Лизинг» передан ангар электродепо «Пролетарское» для обслуживания и ремонта метровагонов стоимостью 1,2 млрд руб. Проекты в железнодорожной инфраструктуре в этом году стартовали в части строительства

дорог необщего пользования и обеспечения подъездными путями резидентов особых экономических зон. Так, за свой счет ОАО «РЖД» организует железнодорожные пути к станции Людиново-1 Московской железной дороги в Калужской области (655,1 млн руб.) и Тольятти в Самарской области (1,1 млрд руб.).

На рисунке 2 представлено распределение проектов, реализуемых в форме государственно-частного партнерства, в разрезе сфер инфраструктуры, а на рисунке 3 — по объему инвестиций в 2016–2017 годах [6, с. 8].

Суммарно в 2018 году достигли стадии коммерческого закрытия 353 проектов с использованием формы взаимодействия государства и бизнеса как ГЧП, что в 1,5 раза меньше, чем в 2017 году. Необходимо отметить, что объем привлекаемых частных инвестиций увеличился до 451,7 млрд руб. в 2018 году по сравнению с 247,5 млрд руб. предшествующего года, в основном за счет строительства железнодорожной линии Элегест — Кызыл — Курагино, для чего привлечено 126,6 млрд руб. частных вложений посредством ГЧП.

Исследователи в области использования формы ГЧП для привлечения частных инвестиций в общественный сектор неоднократно отмечали его преимущества для государства и частного инвестора [7, с. 14; 8, с. 88; 9, 10, с. 27; 11, с. 104; 12, с. 30; 13, с. 214]. Авторы статьи также уделяли внимание отдельным вопросам ГЧП как одним из видов управления предпринимательской деятельностью [14, 15, с. 51] и выделили ряд преимуществ для участников ГЧП.

Так, государственно-частное партнерство предопределяет, что в государственную собственность поступают объекты созданной транспортной инфраструктуры и гарантированно используются по общественному назначению. ГЧП, используемое для развития транспортной инфраструктуры, предоставляет государству значительные дополнительные частные инвестиции в секторе экономики, который ранее мог рассчитывать исключительно на финансирование из бюджета. Перераспределяются между государством и частным инвестором расходы и риски; привлекаются лучшие управленческие кадры и современные технологии из частного сектора; происходит



Рисунок 2. Распределение проектов государственно-частного партнерства, реализуемых в форме государственно-частного партнерства, в разрезе сфер инфраструктуры в 2016–2017 гг., шт.

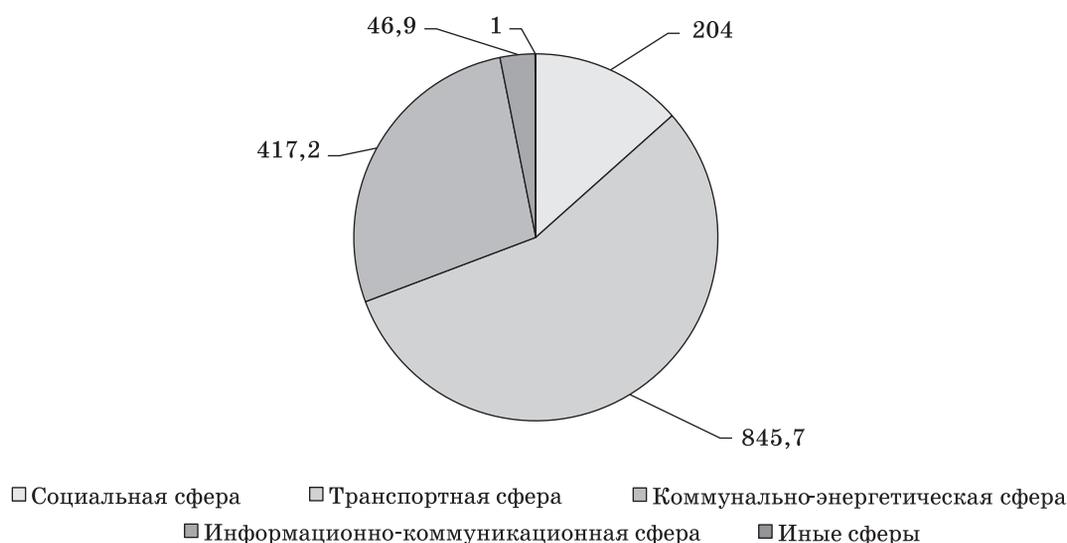


Рисунок 3. Распределение объема инвестиций государственно-частного партнерства в разрезе сфер инфраструктуры в 2016–2017 гг., млрд руб.

значительное сокращение сроков завершения проектов. Частный инвестор получает государственные гарантии минимальной доходно-

сти и возврата вложенных средств, доступ на рынок в экономический сектор с устойчивым спросом — сектор общественных услуг.

Литература

1. Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. от 26.07.2019). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/ (дата обращения: 01.06.2020).
2. Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (ред. от 27.12.2018). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54572/ (дата обращения: 01.06.2020).
3. Россия в цифрах. 2020: крат. стат. сб. / Росстат. М., 2020. 550 с.
4. Транспорт в России. 2018: стат. сб. / Росстат. М., 2018. 101 с.
5. Данные Национального Центра государственно-частного партнерства [Электронный ресурс]. URL: <https://pppcenter.ru/> (дата обращения: 01.06.2020).
6. Исследование «Государственно-частное партнерство в России 2016–2017: текущее состояние и тренды, рейтинг регионов» // Ассоциация «Центр развития ГЧП». М.: Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2016. 32 с.
7. Akitoby B., Hemming R., Schwartz G. Public investment and public-private partnerships. Washington, DC: International Monetary Fund, 2007. 28 p.
8. Варнавский В. Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: теория, практика, перспективы. М.: ИМЭМО РАН, 2002. 147 с.

9. Юзвович Л. И. Концессионный механизм как инструмент государственной инвестиционной политики в современных условиях // Современные технологии управления. 2012. № 9. С. 31–35. URL: <https://sovman.ru/article/2104/> (дата обращения: 07.06.2020).
10. Дербина Е. С. Частно-государственное партнерство: опыт зарубежных стран и перспективы для России [Электронный ресурс] // Проблемы и перспективы экономики и управления. Материалы III Междунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, декабрь 2014 г.). СПб: Заневская площадь, 2014. С. 26–29. URL: <https://moluch.ru/conf/econ/archive/131/6825/> (дата обращения: 08.06.2020).
11. Саидова М. Х. Государственно-частное партнерство в сфере физической культуры и спорта Республики Таджикистан // Вестник Таджикского государственного университета права, бизнеса и политики. Серия общественных наук. 2014. № 3. С. 103–107.
12. Снаплян О. О. Государственно-частное партнерство как основной механизм активизации инновационной деятельности // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2012. № 32. С. 29–37.
13. Исправникова Н. Р. Частно-государственное партнерство в России: пути становления // Экономическая наука современной России. 2008. № 9. С. 212–216.
14. Voskresenskaya E., Vorona-Slivinskaya L., Panov S. On economical security of transport sector // E3S Web of Conferences. 2019. 135 (04073). DOI: 10.1051/e3sconf/201913504073
15. Белова Н. Е., Ворона-Сливинская Л. Г., Воскресенская Е. В. Состояние и перспективы развития саморегулирования в строительной индустрии России // Экономика и управление. 2019. № 7. С. 49–56. DOI: 10.35854/1998-1627-2019-7-49-55

References

1. Federal Law No. 224-FZ dated July 13, 2015 “On public-private partnership, municipal-private partnership in the Russian Federation and amendments to certain legislative acts of the Russian Federation” (as amended on July 26, 2019). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/ (accessed on 01.06.2020). (In Russ.).
2. Federal Law No. 115-FZ of July 21, 2005 “On concession agreements” (as amended on December 27, 2018). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54572/ (accessed on 01.06.2020). (In Russ.).
3. Russia in numbers. 2020: Brief stat. coll. Moscow: Rosstat; 2020. 550 p. (In Russ.).
4. Transport in Russia. 2018: Stat. coll. Moscow: Rosstat; 2018. 101 p. (In Russ.).
5. Data of the National Center for Public-Private Partnership. URL: <https://pppcenter.ru/> (accessed on 01.06.2020). (In Russ.).
6. Research “Public-private partnership in Russia 2016-2017: Current state and trends, rating of regions”. Moscow: Association “PPP Development Center”; 2016. 32 p. URL: <https://pppcenter.ru/upload/iblock/304/3040bf2d5455b38fe5296b2afdc8eda0.pdf> (In Russ.).
7. Akitoby B., Hemming R., Schwartz G. Public investment and public-private partnerships. Washington, DC: International Monetary Fund; 2007. 28 p. URL: <https://www.imf.org/External/Pubs/FT/issues/issues40/ei40.pdf>
8. Varnavskii V.G. Concessions in transport infrastructure: Theory, practice, perspectives. Moscow: IMEMO RAS; 2002. 147 p. (In Russ.).
9. Yuzvovich L.I. The concession mechanism as an instrument of state investment policy in modern conditions. *Sovremennye tekhnologii upravleniya = Modern Management Technology*. 2012;(9):31-35. URL: <https://sovman.ru/article/2104/> (accessed on 07.06.2020). (In Russ.).
10. Derbina E.S. Public-private partnership: Experience of foreign countries and prospects for Russia. In: Problems and prospects of economics and management. Proc. 3rd Int. sci. conf. (St. Petersburg, Dec. 2014). St. Petersburg: Zanevskaya ploshchad'; 2014:26-29. URL: <https://moluch.ru/conf/econ/archive/131/6825/> (accessed on 08.06.2020). (In Russ.).
11. Saidova M.H. Public-private partnership in the field of physical culture and sports of the Republic of Tajikistan. *Vestnik Tadjikskogo gosudarstvennogo universiteta prava, biznesa i politiki. Seriya gumanitarnykh nauk = Bulletin of TSULBP. Series of Humanitarian Sciences*. 2014;(3):103-107. URL: http://vestnik.tj/hum_dok/2014/n3/pj.pdf (In Russ.).
12. Snaplyan O.O. Public-private partnership as the main mechanism for enhancing innovation. *Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost' = National Interests: Priorities and Security*. 2012;8(32):29-37. (In Russ.).
13. Ispravnikova N.R. Public-private partnership in Russia: Ways of becoming. *Ekonomicheskaya nauka sovremennoi Rossii = Economics of Contemporary Russia*. 2008;(9):212-216. (In Russ.).
14. Voskresenskaya E., Vorona-Slivinskaya L., Panov S. On economical security of transport sector. *E3S Web of Conferences*. 2019;135(04073). DOI: 10.1051/e3sconf/201913504073
15. Belova N.E., Vorona-Slivinskaya L.G., Voskresenskaya E.V. State and prospects for the development of self-regulation in the construction industry in Russia. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2019;(7):49-56. DOI: 10.35854/1998-1627-2019-7-49-55

Сведения об авторах

Ачба Любовь Викторовна

доктор экономических наук, профессор,
профессор кафедры экономики и финансов

Санкт-Петербургский филиал Финансового
университета при Правительстве РФ

197198, Санкт-Петербург, ул. Съезжинская,
д. 15–17, Россия

Ворона-Сливинская Любовь Григорьевна

доктор экономических наук, профессор,
профессор кафедры технологии строительного
производства

Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет

190005, Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская ул.,
д. 4, Россия

Воскресенская Елена Владимировна*

доктор юридических наук, доцент, директор
Юридического института

Санкт-Петербургский университет технологий
управления и экономики

190103, Санкт-Петербург, Лермонтовский пр.,
д. 44а, Россия

* корреспондирующий автор

(✉) e-mail: e.voskresenskaya@spbacu.ru

Поступила в редакцию 19.06.2020

Подписана в печать 08.07.2020

Information about Authors

Lyubov' V. Achba

Doctor of Sciences (Economics), Professor, Professor
of the Department of Economics and Finance

The Financial University under the Government
of the Russian Federation (St. Petersburg Branch)

S"ezzhinskaya Str. 15–17, St. Petersburg, 197198,
Russia

Lyubov' G. Vorona-Slivinskaya

Doctor of Sciences (Economics), Professor, Professor
of the Department of Construction Production
Technology

St. Petersburg State University of Architecture and
Civil Engineering

2nd Krasnoarmeyskaya Str. 4, St. Petersburg,
190005, Russia

Elena V. Voskresenskaya *

Doctor of Sciences (Law), Associate Professor,
Director of the Law Institute

St. Petersburg University of Management
Technologies and Economics

Lermontovskiy Ave 44/A, St. Petersburg, 190103,
Russia

* Corresponding Author

(✉) e-mail: e.voskresenskaya@spbacu.ru

Received 19.06.2020

Accepted 08.07.2020