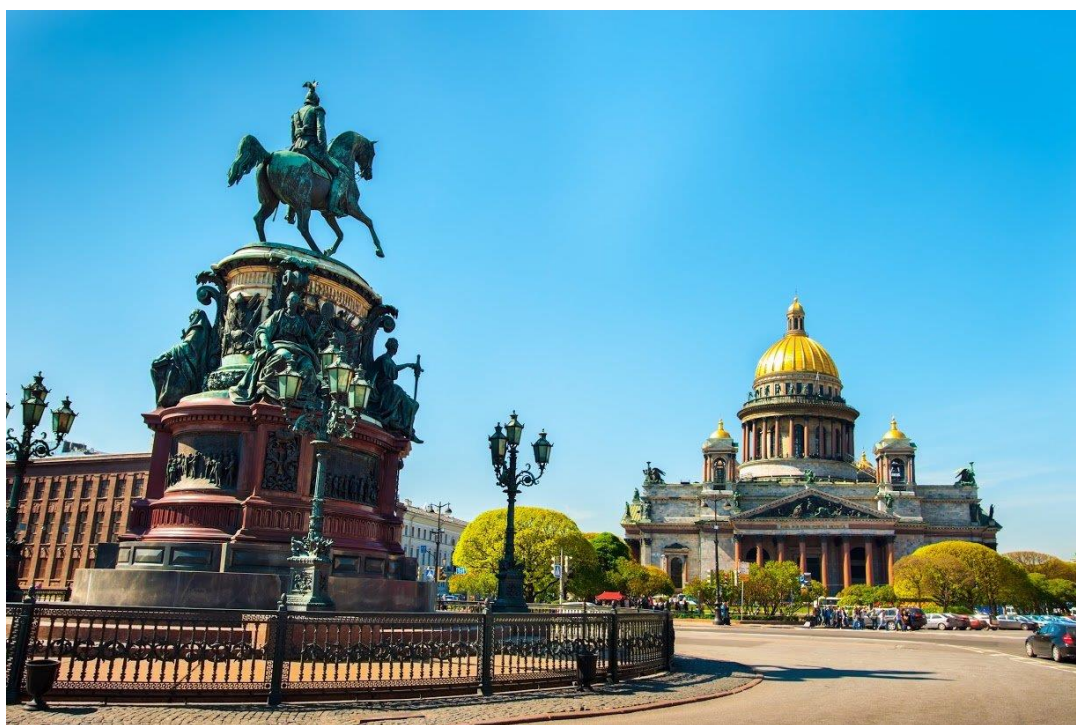




**Высшая школа
менеджмента**

Санкт-Петербургский
государственный университет



**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ
ПАРТНЕРСТВО В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА:
МОДЕЛИ И ОПЫТ - 2023**

СБОРНИК ТЕЗИСОВ ДОКЛАДОВ КОНФЕРЕНЦИИ

26 мая 2023 года
Санкт-Петербург

*IX Ежегодная научная конференция
«Государственно-частное партнерство в сфере транспорта: модели и
опыт»*

Институт «Высшая школа менеджмента»
Санкт-Петербургского государственного университета
Волховский переулок, 3, Санкт-Петербург

*26 мая 2023 г.
Санкт-Петербург*

Сборник тезисов докладов

© Авторы аннотаций докладов, 2023

© Санкт-Петербургский государственный университет, 2023

Оглавление

ЧАСТЬ I. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ЦЕНТРА ИССЛЕДОВАНИЙ ГЧП ИНСТИТУТА «ВЫСШАЯ ШКОЛА МЕНЕДЖМЕНТА» СПбГУ.....	4
ЕРЕМИН В.В. ИНДИКАТОРЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ И ПРОЕКТЫ ГЧП САНКТ- ПЕТЕРБУРГА: ТОЧКИ СОПРИКОСНОВЕНИЯ	4
КОРНЕЕВА Т.О. ИДЕНТИФИКАЦИЯ И АНАЛИЗ ФАКТОР, ВЛИЯЮЩИХ НА УСПЕШНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ САНКТ- ПЕТЕРБУРГА.....	7
СТАРШОВ Е.Д. ИНФРАСТРУКТУРА КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПОЧТЕНИЙ: РОЛЬ ПРОЕКТОВ ГЧП.....	13
ЧАСТЬ II. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ	25
АНТИПОВ А.А. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЁРСТВА ДЛЯ СОЗДАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ СИСТЕМ СКОРОСТНОГО АВТОБУСНОГО ТРАНСПОРТА.....	25
АПЫХТИН В.В. ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ БИЗНЕСА И ГОСУДАРСТВА ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА	34
ГУСЬКОВА М.Ф., МОИСЕЕВ Д.И. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ИСТОЧНИК УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕНИЯ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ	39
ВЕКИН М.Н., ПЕРШИН В.П. РЕАЛИЗАЦИЯ ПРИНЦИПОВ GR И СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СИСТЕМЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА.....	46
КОЗА Л.А. ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ СТРУКТУРИРОВАНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ГЧП В СФЕРЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА НА ПРИМЕРЕ КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ	53
МАМЕДГУЛИЕВ Р.И., САЖНЕВА Л.П. ЦИФРОВЫЕ ПРОЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННО- ЧАСТНОГО ПАРТНЁРСТВА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА: АНАЛИЗ НАПРАВЛЕНИЙ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ.....	60
РОГОВ А.А., ХВОЙНИЦКИЙ Г.А. МОДЕЛИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ О ВЫБОРЕ ОБЪЕКТА ИНВЕСТИЦИЙ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА.....	66
ПАСЕНКО Ю.И., СИДОРЕНКО Д.А. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКИ СВЯЗАННЫХ С ОБЪЕКТОМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	74
САВЧУК Р.Р., ЕЛИЗАРОВ Е.Р. ОПЫТ ПОДДЕРЖКИ МЧП – ПРОЕКТОВ В ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ ПОДОЛЬСК МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	81
СМИРНОВА Э.Е., ЕЛИЗАРОВ Е.Р. ТОЧКИ РОСТА МУНИЦИПАЛЬНО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ ПОДОЛЬСК МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	91

ЧАСТЬ I. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ ЦЕНТРА ИССЛЕДОВАНИЙ ГЧП ИНСТИТУТА «ВЫСШАЯ ШКОЛА МЕНЕДЖМЕНТА» СПбГУ

Еремин Виктор Валерьевич, младший научный сотрудник

Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента»

г. Санкт-Петербург, Россия

ИНДИКАТОРЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ И ПРОЕКТЫ ГЧП САНКТ-ПЕТЕРБУРГА: ТОЧКИ СОПРИКОСНОВЕНИЯ¹

SUSTAINABLE DEVELOPMENT INDICATORS AND SAINT PETERSBURG'S PPP PROJECTS: POINTS OF CONVERGENCE

Аннотация

Проекты государственно-частного партнерства направлены на создание публичной инфраструктуры зачастую их целью является инвестирование в инфраструктуру частным партнером, но и создание инфраструктуры как таковой. В Санкт-Петербурге в качестве показателей достижения целей устойчивого развития выступают индикаторы устойчивого развития, предусмотренные Стратегией социо-экономического развития Санкт-Петербурга до 2035 года. В исследовании делается вывод о том, что проекты ГЧП должны стать ключевым механизмом для достижения целей устойчивого развития в части создания инфраструктуры.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, устойчивое развитие, индикаторы устойчивого развития, цели устойчивого развития.

Key words: public private partnership, sustainable development, sustainable development indicators, sustainable development goals.

Одной из национальных целей Российской Федерации является создание комфортной и безопасная среда для жизни граждан [1]. В качестве ключевого инструмента по созданию инфраструктуры с привлечением частного

¹ Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда №22-28-20185, <https://rscf.ru/project/22-28-20185/> и гранта Санкт-Петербургского научного фонда в соответствии с соглашением от 14 апреля 2022 г. № 37/2022.

финансирования используется государственно-частное партнерство (ГЧП), которое получило достаточно обширное регулирование как на федеральном уровне (Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» и Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях»), так и региональном (Закон Санкт-Петербурга от 25.12.2006 № 627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах»). Вне зависимости от используемого правового механизма (концессионного соглашения или соглашения о ГЧП) такие проекты принято относить к проектам ГЧП. В свою очередь, проекты ГЧП преследуют не только цель инвестирования в инфраструктуру с целью ее создания и (или) реконструкции, но достижения общественного блага – создание общественной инфраструктуры, конечным эффектом создания которой должно быть повышение уровня жизни граждан. Для оценки удовлетворения таких потребностей общества требуется оценка с точки зрения конкретных показателей – такими показателями считают индикаторы устойчивого развития.

В литературе отмечается, индикаторы устойчивого утверждены Распоряжением Правительства РФ от 14.07.2021 № 1912-р. «Об утверждении целей и основных направлений устойчивого (в том числе зеленого) развития Российской Федерации» [2], но данное распоряжение носит методический характер, поэтому, если рассматривать проекты ГЧП к Санкт-Петербургу, то следует отталкиваться от индикаторов устойчивого развития, предусмотренных Законом Санкт-Петербурга от 19.12.2018 № 771-164 «О Стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга на период до 2035 года» (далее – Стратегия 2035).

Стратегия 2035 хорошо выверена и четко формулирует индикаторы устойчивого развития, что с точки зрения методического сопровождения работы является абсолютно правильным и отсутствует чрезмерное упрощение или, наоборот, увеличение значимости индикаторов [2]. Так, например, в

разделе 8 Стратегии 2035 указываются такие индикаторы как повышение количества лиц, занимающихся физической культурой и спортом, а также удовлетворенность жителей от таких занятий. Данный индикатор идет в прямой корреляции с национальными целями развития и предложенными для них показателями. Данный индикатор косвенно отсылает нас к созданию инфраструктуры для занятий спортом, которая может и должна создаваться в рамках проектов ГЧП. Ярким примером масштабного проекта ГЧП в сфере спорта в Санкт-Петербурге является строительство СКА арены [4].

Также в качестве одного из индикаторов устойчивого развития в Стратегии-2035 указывается доля обработанных, утилизированных, обезвреженных ТКО. Данный индикатор устойчивого развития также напрямую связан с ГЧП и может достигнут через создание инфраструктуры (например, мусороперерабатывающих предприятий).

По результатам проведенного анализа можно сделать вывод, что для достижения отдельных индикаторов устойчивого развития уже в настоящий момент используется механизм ГЧП. Проекты ГЧП достаточно тесно связаны с индикаторами и в перспективе могут стать ключевым механизмом для создания устойчивой инфраструктуры и достижения целей устойчивого развития.

Список литературы

1. Указ Президента РФ от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития РФ на период до 2030 года» – [СПС «Консультант Плюс»]. – URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 01.12.2022).
2. Bell S., Morse S. Sustainable Development Indicators: The Tyranny of Methodology Revisited // Consilience – 2011 - № 6 – P. 222–239.
3. Андреева Л.В. Переход к устойчивому развитию в условиях цифровой трансформации в России: правовой аспект // Право и цифровая экономика. - 2022. - № 1. - С. 14-21. – [СПС «Консультант Плюс»]. – URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 01.11.2023).
4. Создание многофункционального спортивно-досугового комплекса «СКА Арена» - Электронный ресурс – [Инвестиционный портал Санкт-Петербурга.]. – URL: <https://spbinvestment.ru/ru/projects/multifunctional-sports-and-leisure-complex> (дата обращения: 01.11.2023).

Корнеева Татьяна Олеговна, студент бакалаврской программы по направлению ГМУ

Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента»

г. Санкт-Петербург, Россия

**ИДЕНТИФИКАЦИЯ И АНАЛИЗ ФАКТОР, ВЛИЯЮЩИХ НА
УСПЕШНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ
ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

**IDENTIFICATION AND ANALYSIS OF FACTORS INFLUENCING THE
SUCCESS OF STRATEGIC INVESTMENT PROJECTS'
IMPLEMENTATION IN ST. PETERSBURG**

Аннотация

Данная работа посвящена анализу результативности механизма стратегических инвестиционных проектов для социально-экономического развития Санкт-Петербурга. В рамках данной были выявлены благоприятные возможности и угрозы путем проведения PEST-анализа. Также была построена логистическая регрессионная модель, которая позволила выявить факторы, влияющие на успешность реализации проектов. В результате были разработаны рекомендации по повышению результативности института стратегических инвестиционных проектов в Санкт-Петербурге.

Ключевые слова: стратегический инвестиционный проект, статус СИП, инфраструктура, государственно-частное партнерство.

Key words: strategic investment project, SIP-status, infrastructure, public-private partnership.

Развитие устойчивой и качественной инфраструктуры является важной составляющей экономического роста. Такая инфраструктура менее подвержена климатическим рискам, способствует улучшению жизни людей и является более эффективной и прибыльной с точки зрения возврата инвестиций. В целях развития инвестиционной деятельности и привлечения внебюджетных средств в проекты, направленные на реализацию

национальных целей развития Российской Федерации в области зеленого финансирования и устойчивого развития, Правительство Российской Федерации издало постановление от 21 сентября 2021 г. N 1587 «Об утверждении критериев проектов устойчивого (в том числе зеленого) развития в Российской Федерации и требований к системе верификации проектов устойчивого (в том числе зеленого) развития в Российской Федерации».

В сложившихся геополитических условиях вопрос о реализации стратегических инвестиционных проектов становится крайне актуальным, возникает проблема замещения проектов, реализуемых зарубежными инвесторами. Также текущая ситуация порождает ряд проблем с реализацией стратегических инвестиционных проектов, связанных со снижением привлекательности Санкт-Петербургского рынка для иностранных инвесторов, необходимостью продолжения/прекращения текущих проектов.

Статус стратегического инвестиционного проекта (*далее – Статус СИП*) является одним из основных инструментов поддержки инвесторов, осуществляющих деятельность на территории Санкт-Петербурга, по наиболее значимым с социально-экономической точки зрения для города проектам.

Статус «стратегический инвестиционный проект Санкт-Петербурга» предусматривает следующие льготы:

1. Предоставление земельных участков, находящихся в государственной собственности, в аренду без проведения торгов;
2. Уменьшение арендной платы за предоставление земельного участка для строительства до 1,5% от его кадастровой стоимости;
3. Возможность выкупа участка, полученного целевым назначением по сниженной цене;
4. Сопровождение инвестиционного проекта на всех стадиях реализации.

Согласно Постановлению Правительства Санкт-Петербурга от 21 июня 2005 года N 837 «Об утверждении Перечня стратегических инвестиционных проектов Санкт-Петербурга, Перечня стратегических инвесторов Санкт-

Петербурга и Перечня стратегических партнеров Санкт-Петербурга» (с изменениями на 27 апреля 2022 года) 72 проектам был присвоен статус СИП в период с 2005 по 2022 год.

При этом 8 проектов были исключены, в том числе 4 проекта в сфере Промышленность; по 1 проекту в сферах Культура, Развитие территории, Туризм, Инновационная деятельность. В Приложении 2 содержится полная информация по Стратегическим инвестиционным проектам Санкт-Петербурга в период 2005–2023 гг.

Наибольшее количество проектов, получивших статус СИП, наблюдается в 2016, 2017 и 2005 года (13, 11 и 10, соответственно). При этом в период 2012–2013 годов статус СИП не был присвоен ни одному проекту.



Рис. 1. Динамика проектов, получивших статус СИП в период 2005-2022 гг.

Для построение регрессионной модели была идентифицирована зависимая переменная - успешность/неуспешность проекта. Идентификация проектов, как неуспешных была основана на следующих критериях: проекту не предоставлено разрешение на строительство, проекту не предоставлен земельный участок, проект не реализован в связи с возрастанием экономических издержек. Таким образом, в ходе анализа проектов, 17 из них были признаны неуспешными, а 39 – успешными, при этом 17 проектов не были отнесены к успешным/неуспешным в связи с тем, что они находятся на начальных этапах реализации (данные проекты отмечены в таблице – «в процессе»).

Для проведения регрессионного анализа были выбраны следующие независимые переменные:

1. Размер инвестиций;
2. Срок действия статуса;
3. Сфера инвестирования;
4. Тип соглашения о СИП (в том числе государственно-частное партнерство);
5. Губернатор, при котором был присвоен статус СИП;

Каждая из выбранных переменных может оказать влияние на успешность/неуспешность инвестиционных проектов в Санкт-Петербурге.

В результате моделирования регрессионной модели с бинарной зависимой переменной были рассмотрены различные независимые переменные для оценки их влияния на вероятность успеха. Некоторые переменные оказали статистически значимое влияние на зависимую переменную, в то время как другие переменные оказались незначимыми.

Из значимых переменных можно выделить следующие факторы, которые влияют на вероятность успеха:

1. Механизмы: "СИП» имеет статистически значимое влияние на вероятность успеха.
2. Финансирование и бюджетные инвестиции: Переменная "financing" имеет статистически значимое, хотя очень незначительное, положительное влияние на вероятность успеха. Увеличение бюджетных инвестиций снижает вероятность успеха.
3. Отрасль: Различные отрасли и индустрии такие, как "Инновационная деятельность и наука" и "Культура» оказывают наибольшее влияние на вероятность успеха. При включении этих переменных вероятность успеха снижается.
4. Губернатор: Переменная "governor П" имеет статистически значимое отрицательное влияние на вероятность успеха. В присутствии данного губернатора вероятность успеха снижается.

В ходе исследования, направленного на идентификацию и анализ факторов, влияющих на успешность реализации стратегических инвестиционных проектов Санкт-Петербурга, мы получили следующие выводы:

1. Инновационная деятельность и наличие губернатора "П" являются ключевыми факторами, оказывающими статистически значимое влияние на успешность/неуспешность проектов. Это подтверждает важность инновационного развития и роли губернатора в достижении успеха в инвестиционных проектах.
2. Другие факторы, такие как финансирование и бюджетные инвестиции, не имеют значимого влияния на успешность проектов. Это указывает на необходимость более детального и целенаправленного подхода к распределению ресурсов и поиску альтернативных источников финансирования.

Практическая значимость выводов заключается в следующем:

1. Для государственных органов Санкт-Петербурга и инвесторов важно уделить особое внимание развитию инноваций и созданию поддерживающей инфраструктуры. Содействие инновационной деятельности и научным исследованиям будет способствовать успешной реализации проектов и развитию города в целом.
2. Роль губернатора и его влияние на проекты также имеют важное значение. Создание благоприятной инвестиционной среды, поддержка проектов и привлечение дополнительных ресурсов являются ключевыми задачами губернатора для успешной реализации стратегических инвестиционных проектов.
3. Модель логистической регрессии может быть использована для более точного прогнозирования успешности или неуспешности проектов. Это позволяет принимать более обоснованные решения и планировать ресурсы с учетом значимых факторов, которые влияют на результаты проектов.

В целом, наши выводы подтверждают необходимость учитывать инновационную деятельность, роль губернатора и использование подходов, учитывающих категориальные факторы, при планировании и реализации стратегических инвестиционных проектов. Это поможет повысить шансы на успешное завершение проектов и способствовать устойчивому развитию Санкт-Петербурга в качестве привлекательного инвестиционного центра.

Дальнейшие исследования могут быть направлены на углубленный анализ других факторов, а также на разработку более сложных моделей для прогнозирования успешности инвестиционных проектов. Это позволит улучшить понимание процесса реализации проектов и разработать эффективные стратегии для достижения их целей.

Список литературы

1. Ignatieva, E.D., Mariev, O.S., & Serkova, A.E. (2019) A methodological approach to assessing the impact of infrastructure provision on the socio-economic development of the Russian regions. Perm University Herald. Series: Economics, 14(3), 434–447
2. Kiselev, S.V., & Tkachev, S.V. (2015) Economic-mathematical model for assessing the impact of social infrastructure services on the economic development of the region. Fundamental Research, 8-2, 385–391
3. Pchelintsev, O.S. (2004) Regional economy in the system of sustainable development. Institute of Economic Forecasting RAS. M.: Nauka, 258.
4. Schraven D., Hartmann A., Dewulf G. Effectiveness of infrastructure asset management: challenges for public agencies // Built environment project and asset management. – 2011. – Т. 1. – №. 1. – С. 61-74.
5. Аслаева С.Ш. Информация как важный ресурс в управлении экономикой. // Вестник Челябинского государственного университета, 2019. - № 4. – с. 29.
6. Бедняков, А. С. Роль инфраструктуры в обеспечении устойчивого социально-экономического развития и конкурентоспособности: актуальные вопросы в России и за рубежом / А. С. Бедняков // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2021. – № 1(127). – С. 155-161.
7. Мироненко Н.В. Особенности формирования сетевой модели публичного государственного управления в регионах ЦФО. // Экономика образования, 2018. - № 4. – с. 125.

Старшов Егор Дмитриевич, аспирант

Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента»

г. Санкт-Петербург, Россия

**ИНФРАСТРУКТУРА КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПОЧТЕНИЙ: РОЛЬ ПРОЕКТОВ ГЧП**

**INFRASTRUCTURE AS FORMING FACTOR OF TRAVEL BEHAVIOR:
THE ROLE OF PPP PROJECTS**

Аннотация

Public transportation (PT) service quality encloses a set of urban travel behavior determinants. Public-private partnerships (PPPs) are considered to increase service quality [1]. Therefore, PPPs in urban public transport might affect citizens' transportation behavior. The aim of this paper is to study the effect of PPP implementation in PT on travel behavior of people, who live close to newly constructed infrastructure, as well as the rest of the citizens. A positive effect on PT ridership and trip time significance as well as users' expectations of PT service quality is found. Thus, this paper contributes to the theory on PPPs in urban transportation.

Ключевые слова: общественный транспорт, транспортное поведение, ГЧП, городская транспортная инфраструктура

Key words: public transportation, travel behavior, PPP, urban transport infrastructure

1. Introduction

PPP is an instrument that connects public and private interests in delivering public value. It allows to draw private funding in public-oriented projects and is often used in capital-intensive areas, particularly in infrastructure development. As of 2022, the top-5 areas of PPP use in Russia were: utilities' infrastructure, social infrastructure, transportation infrastructure, land improvement, and information systems [2].

Transportation is one of the key areas of urban environment. However, its development is associated with high capital costs, and public sector is not always ready to cover them. Therefore, public-private partnership (PPP) has become a seductive instrument for urban transportation infrastructure development. The use of PPP not only speeds up project implementation but is also assumed to diminish operation [3, 4] as well as administrative [5] costs, to increase service quality [1], and to enhance innovation [6]. Given that service quality is one of transportation behavior determinants, implementation of PPP projects in public transport might affect transportation mode choice.

The aim of this paper is to compare travel behavior of people, who live close to a realized PPP project, and the rest of the citizens. The data stem from St. Petersburg (Russia) where Chizhik tramway system was built as PPP project. We thus contribute to the theory on PPPs in transportation.

2. Chizhik tram system and recent changes in St. Petersburg transportation system

The PT system in St. Petersburg has undergone significant changes in the last few years. In 2018, Chizhik tram system was launched as implementation of a concession agreement between the city and LLC "TKK". Also, in 2022, the new model of transportation services (NMTO) was gradually launched by the city administration and the paid parking zone in the city center has been substantially extended.

These two measures, both of stimulating and restrictive character, are aimed at increasing PT ridership on the expense of car drivers. The success of these changes to a larger extent depends on PT service quality that has remained low in the last years [7]. Hence, Chizhik tram system that is based on PPP becomes an interesting research object that allows to assess how higher quality of PT service affects travel behavior of citizens.

Chizhik tram system was built upon BOMT model (build-operate-maintain-transfer). The concessionaire owns the system until 2046, when it has to transfer it to the city. The latter ought to provide the concessionaire with a set minimal profit. The system is located in the Krasnogvardeyskiy district of St. Petersburg and accounts for 11% of the total tram passengers in the city. The system is featured by new comfortable low-floor rolling stock, enhanced stop platforms, as well as dedicated lines and traffic priority, which leads to a significantly higher average speed of the system — 23 km/h in contrast to 14 km/h average tram speed in the city [8]. Dedicated lines also provide higher reliability since there are less intersections with the entire urban traffic. All tram stops are equipped with electronic schedules which enhances user awareness of the timetable. The corporate branding of the operator company is green that differs from red color of other trams in the city.

3. Theoretical model

Development of PT infrastructure is particularly important since it contributes to traffic congestion reduction [9]. One of the key aspects of travel behavior is transportation mode choice that is determined by a set of factors. Among commonly defined in the literature are trip time, trip cost, reliability, convenience, and comfort. Traveler might have various subjective preferences but basically prefer to get to the destination point the fastest and cheapest while the most convenient, reliable, and comfortable are among various alternatives. Hence, PT development aims to alter the characteristics of this set of modes to make them more attractive.

The use of PPP in PT development is considered to improve PT service quality, which can reveal itself in higher quality of infrastructure building, maintenance, and

operation [1] (Estache & Serebrisky, 2004). Therefore, we hypothesize that use of PPP-based PT enhances PT service quality satisfaction:

Hypotheses 1: Residents living close to the Chizhik tram system are, on average, more satisfied with the quality of public transport.

The perceived higher quality of the tram system service may attract more users, hence:

Hypothesis 2: Residents living close to the Chizhik tram system, use the tram on average more often than residents from other areas of the city.

In addition, people might get a more positive image of the PT system in general and thus be more acceptive towards PT system changes:

Hypothesis 3: Residents living close to the Chizhik tram system, on average, have a better attitude towards public transport reform in St. Petersburg.

Travelers who use PPP-based PT may compare its service with the service of non-PPP-based PT and adjust their expectations. Therefore, the use of PPP in PT may affect travel behavior in a way that travelers are ready to pay more for better service. This might be hypothesized:

Hypothesis 4a: For residents living close to the Chizhik tram system, the significance of trip cost as a mode choice determinant is, on average, lower.

Given that Chizhik tram system is featured with comparatively high average speed, comfortable rolling stock and higher reliability, the following hypotheses are set:

Hypothesis 4b: For residents living close to the Chizhik tram system, the significance of reliability as a mode choice determinant is, on average, higher.

Hypothesis 4c: For residents living close to the Chizhik tram system, the significance of comfort as a mode choice determinant is, on average, higher.

Hypothesis 4d: For residents living close to the Chizhik tram system, the significance of trip time as a mode choice determinant is, on average, lower.

Concerning factors that stimulate the use of PT, we consider all that enhance comfort, reliability, and trip time, is more important for people who live close to Chizhik tram system. Simultaneously, trip cost might become less important factor. Therefore, we set:

Hypothesis 5a: For residents living close to the Chizhik tram system, the significance of better information availability as a factor of a more frequent PT use is, on average, higher.

Hypothesis 5b: For residents living close to the Chizhik tram system, the significance of lower trip cost as a factor of a more frequent PT use is, on average, lower.

Hypothesis 5c: For residents living close to the Chizhik tram system, the significance of lower trip time as a factor of a more frequent PT use is, on average, higher.

Hypothesis 5d: For residents living close to the Chizhik tram system, the significance of cleaner rolling stock as a factor of a more frequent PT use is, on average, higher.

Hypothesis 5e: For residents living close to the Chizhik tram system, the significance of cleaner stops as a factor of a more frequent PT use is, on average, higher.

Hypothesis 5f: For residents living close to the Chizhik tram system, the significance of lower passenger congestion as a factor of a more frequent PT use is, on average, higher.

Hypothesis 5g: For residents living close to the Chizhik tram system, the significance of increase in reliability as a factor of a more frequent PT use is, on average, higher.

Hypothesis 5g: For residents living close to the Chizhik tram system, the significance of increase in convenience as a factor of a more frequent PT use is, on average, higher.

These hypotheses constitute the theoretical model of the study and are given in a graphical form in Fig. 1.

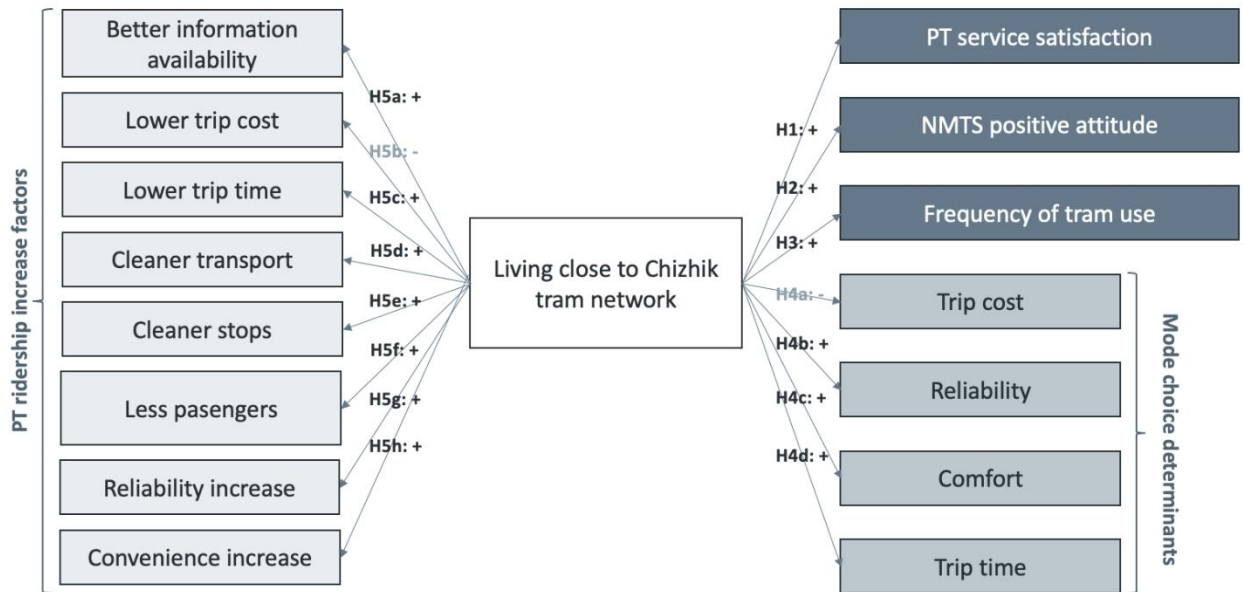


Fig 1. Theoretical model of the study

4. Data and method

The data for this study was collected in April 2023, a year after the first changes of NMTS were implemented. By using CAWI-approach, a sample of 1361 respondents was collected. Among them 56 people live close to Chizhik tram system. This could be drawn upon the closest metro station that they chose. Chizhik tram system connects the residential areas of Krasnogvardeyskiy district with Ladozhskaya metro station. However, this station was closed as of the dates of the survey. There for, we also considered Novocherkasskaya metro station, which is the closest when moving to the city center.

We resorted to descriptive statistics for the analysis of our sample. To test the hypotheses, Chi-square two sample mean test was used due to qualitative nature of the data.

5. Results

The results of hypotheses testing are given in Fig. 2, where rejected hypotheses are colored white.

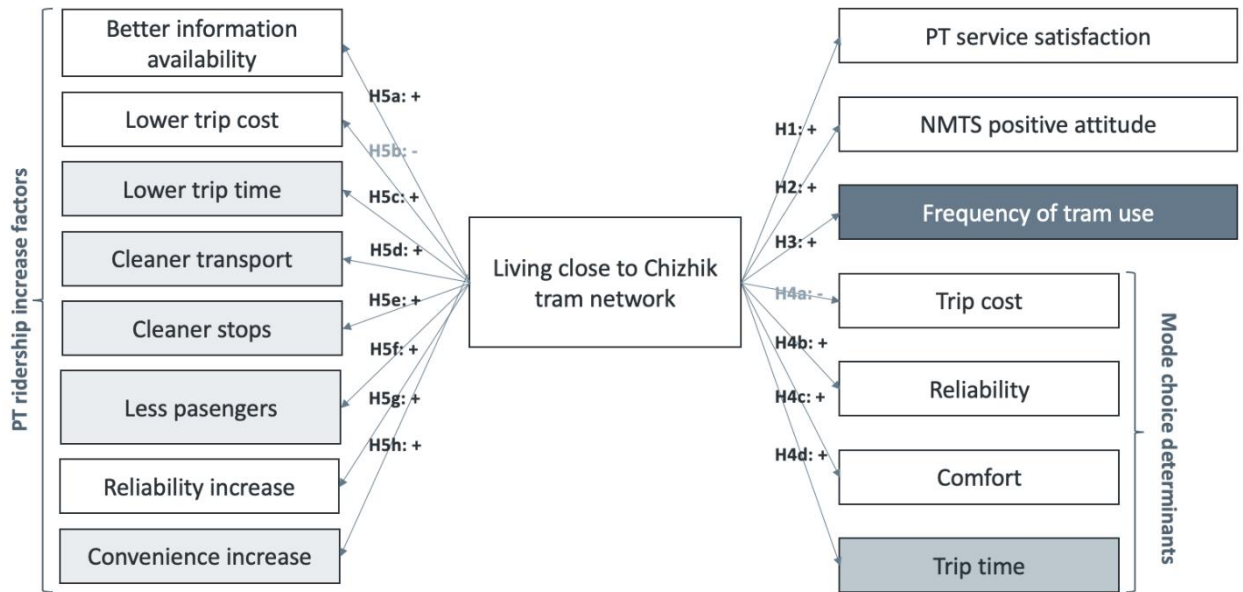


Fig.2. Results of hypotheses testing

5.1. PT Service quality satisfaction

As shown in Fig. 3., a higher share of people, who live close to the Chizhik tram system, have average satisfaction level of PT service quality in St. Petersburg (46% vs. 37%). The Chi-square mean comparison test shows no statistically significant difference of the two groups. Therefore, hypothesis 1 is rejected. This result might be explained by the fact that Ladozhskaya metro station has been closed since January 2023. Given that Ladozhskaya is a major transportation node, PT users had to use other metro stations. This is fraught with inconvenience and longer trip time required that might have affected the response.

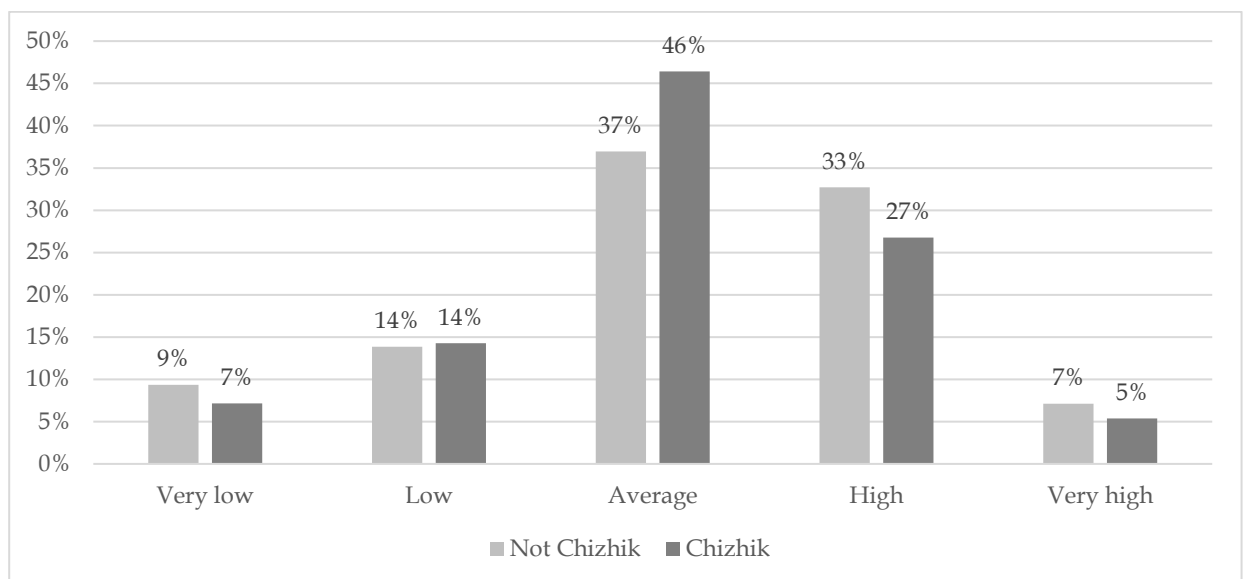


Fig. 3. PT service quality satisfaction in St. Petersburg

5.2. Attitude towards NMTS

Despite higher share of people with mediocre PT service quality satisfaction, people, who live close to Chizhik, have, on average, better attitude towards NMTS, as shown in Fig. 4. 6% more respondents have a very good (14% vs 8%) and good (46% vs. 40%) attitude towards NMTS. The shares of people who have negative and indifferent attitude are correspondingly lower. However, this difference does not occur to be statistically significant.

Given that PPP projects in PT are characterized by higher service quality and information provision, there is a potential avenue of future research.

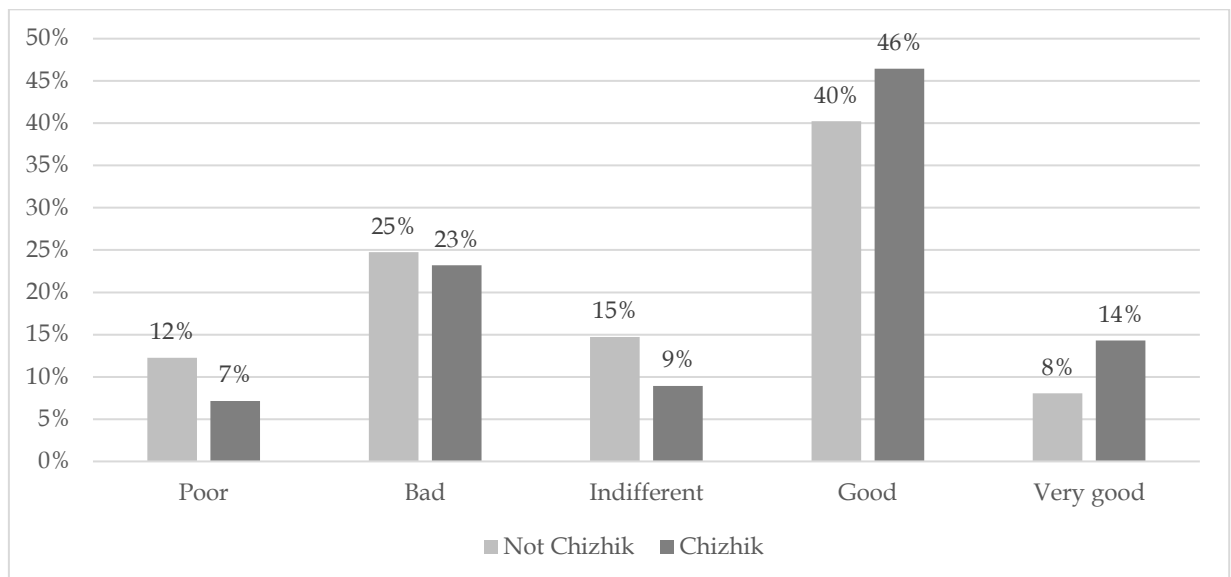


Fig. 4. Attitude towards NMTS

5.3. Frequency of tram use

The descriptive statistics on tram use of respondents living close to the Chizhik tram system and others is provided in Fig. 5. The share of respondents using the tram every day and almost every day is three times higher (29% vs. 10%). At the same time, the share of respondents living close to the Chizhik tram system who use the tram once a year or even less frequently is almost 5 times lower (5% vs. 23%). These differences are highly statistically significant (p-value is less than 1%). Therefore, PPP projects in PT might significantly affect the travel behavior in a way that they make PT a more attractive alternative.

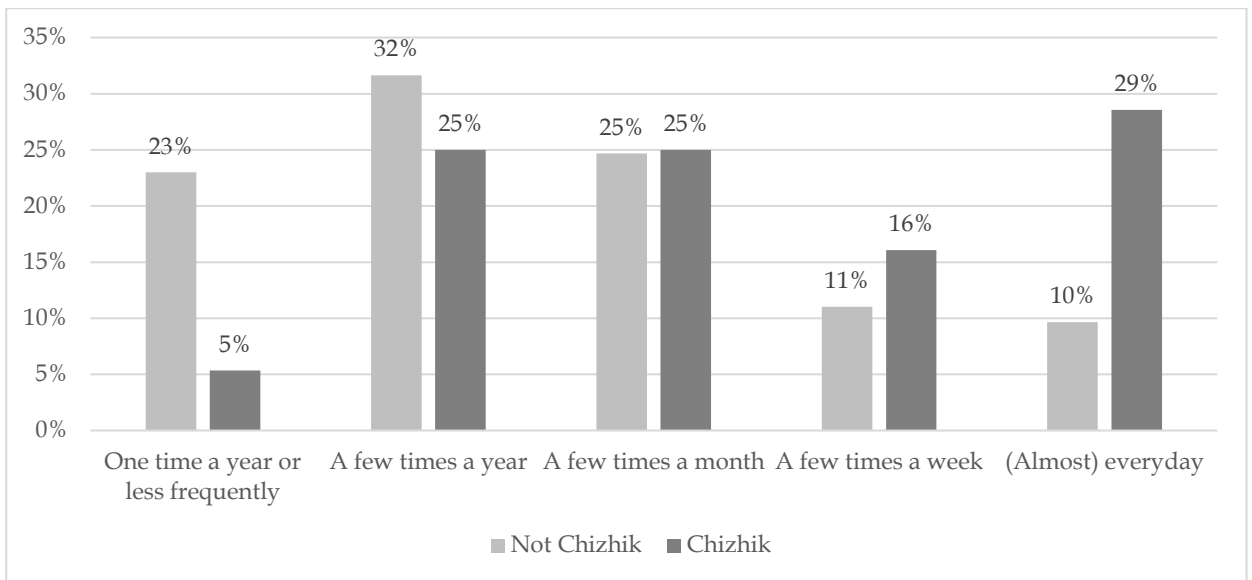


Fig. 5. Frequency of tram use

5.4. Mode choice determinants

Among mode choice determinants, four were chosen for the analysis: trip cost, reliability, comfort, and trip time. The descriptive statistics for two samples are given in Fig. 6. Trip cost and reliability do not differ much, but Chizhik area residents are more propense to consider comfort (43% vs. 37%) and trip time (93% vs. 83%). Yet only the difference in trip time assessment proved to be statistically significant (at 10% significance level). Therefore, PPP projects in PT make trip time a more important mode choice determinant. Since PT is not always competitive with private car in comfort and convenience, its higher speed that can make it an attractive alternative for car users.

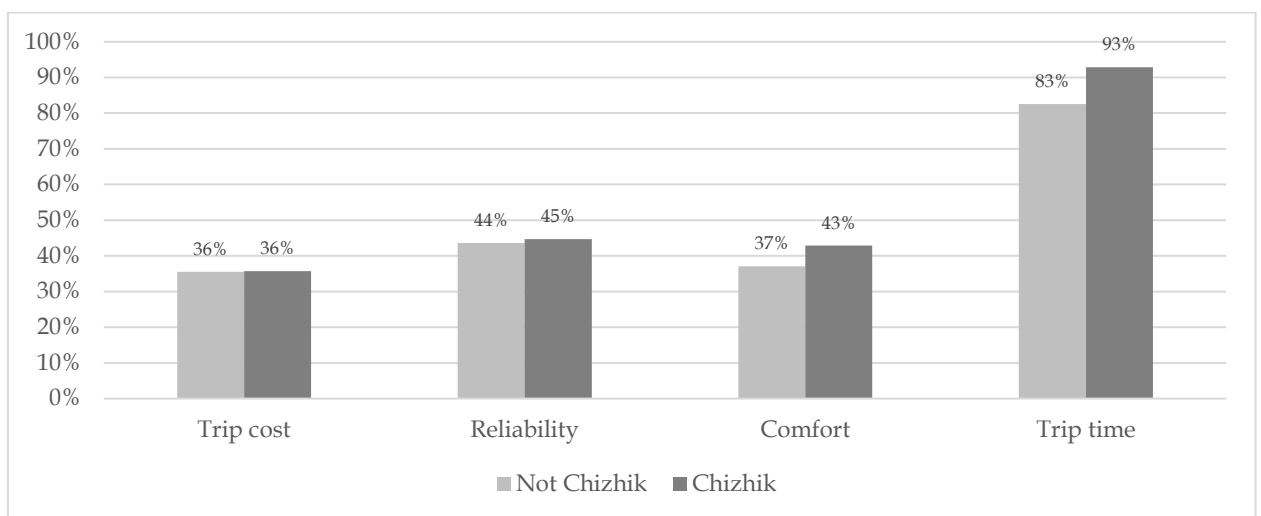


Fig. 6. Mode choice determinants

5.5. Modal shift factors

The descriptive statistics on modal shift factors (fig. 7) shows that the expectations from Chizhik tram system area are generally higher towards all considered factors. However, only five of them occurred to be statistically significant. These are: higher speed (p-value less than 5%), cleaner rolling stock (p-value less than 1%), cleaner stops (p-value less than 10%), less passengers in vehicles (p-value less than 10%), and higher convenience (p-value less than 10%).

This probably indicates that people living in the Chizhik tram system area have opportunity to compare the service quality of PPP-based Chizhik and other PT operators in the city. The effect of higher expectations might be twofold. On the one hand, the image of PT might improve, which increases its chances against private car. On the other hand, people might be accommodated to higher PT service quality and be disappointed when interacting with other PT operators.

In addition, Chizhik tram system area residents already use trams more often. Therefore, another interpretation of the results might be that they would like Chizhik trams and tram stops to be even cleaner, the speed to be higher and the trip to be more comfortable and convenient.

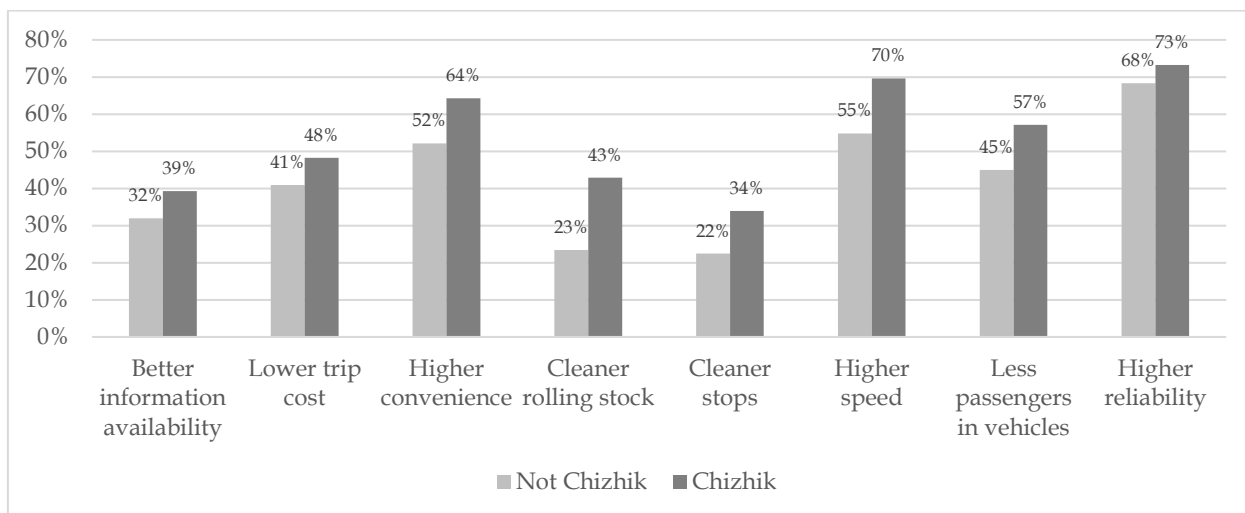


Fig. 7. Modal shift factors

6. Conclusion

The aim of this study was to compare travel behavior of two population groups: people living in the area of operating PPP project in PT and people living in other

areas of the city. The results of our analysis indicate that the use of PPP in PT development affects travel behavior.

First, people use PT more frequently, which is evidenced in the Chizhik tram system area, where people use trams three times more often than in other parts of the city. However, such drastic difference of tram use can be stipulated by a set of other factors. First, trams might have been a popular mode in the Krasnogvardeyskiy district before Chizhik tram system launch since they had dedicated lines and allowed to overpass traffic congestions. Also, higher tram ridership might be not result but reason of PPP-based project. To overcome these limitations, modal split in the area as of 2015-2016 could be taken for further analysis. Also, tram line number 30 that connects Ladozhskaya and Novocherkasskaya metro stations is free of charge, which might stimulate residents of the area to use it.

Second, trip time becomes more significant as a mode choice determinant. This may indicate that Chizhik users are accommodated to high speed and may value this feature. Also, given that Chizhik tram system operates on dedicated lines, car drivers might opt for trams in order to overcome traffic congestions. Therefore, PT speed increase may surpass comfort and convenience of car use and bring car drivers to use PT.

Third, the use of PPP in PT affects the factors of modal shift. Better service quality result in the increase of significance of speed, cleanliness of rolling stock and stops as well as less passengers and transfers. These factors correspond such mode choice determinants as trip time, comfort, and convenience.

One of the limitations of this study is cross-sectional character of the data. A longitudinal analysis would allow to compare the treatment effect (erection of a PPP tram network) on travel behavior. Future research might resort to this approach when studying new PPP projects in PT.

The results of this study allow to conclude that the use of PPP in PT increase the attractiveness of PT and facilitate modal shift. Future research might consider the PPP effect on travel behavior in the long-term by adopting longitudinal analysis.

In addition, future researchers could focus on how PPP projects in PT affect travel behavior of two groups — car drivers and PT users.

Список литературы

1. Estache, A., & Serebrisky, T. Where Do We Stand on Transport Infrastructure Deregulation and Public-Private Partnership? // World Bank Policy Research Working Paper. – 2004. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-3356>.
2. Центр ГЧП. Основные тренды и статистика рынка ГЧП по итогам 2022 года: Аналитический дайджест // 2022. – 34 с. URL: <https://pppcenter.ru/upload/iblock/2a0/2a0fc28e87a60d5efb9b37b0207db764.pdf> (дата обращения: 02.05.2023).
3. Regan, M., & Smith, J. Infrastructure Procurement: Learning from Private–Public Partnership Experiences ‘Down Under.’ // Environment and Planning C: Government and Policy. – 2011. – №29. P. 363–378. <https://doi.org/10.1068/c10122b>.
4. Verweij, S., & van Meerkerk, I. Do public–private partnerships achieve better time and cost performance than regular contracts? // Public Money & Management. – 2021. – №4 (41). – P. 286–295. <https://doi.org/10.1080/09540962.2020.1752011>.
5. Mak, C. K. & Mo, S. Some aspects of the PPP approach to transport infrastructure development in Hong Kong // 2005. – 8 p.
6. Verweij, S., Loomans, O., & Leendertse, W. The Role of the Public Partner in Innovation in Transport Infrastructure PPPs: A Qualitative Comparative Analysis of Nine Dutch DBFM Projects // Public Works Management & Policy. – 2020. – №1 (25), P. 5–32. <https://doi.org/10.1177/1087724X19847215>.
7. Родионов, В.А., Говорухин, В.П., Нестерчук, А.А. Транспортная реформа в Санкт-Петербурге: предпосылка, цели, задачи, основные направления // СПб. : Изд-во СПбГЭУ, – 2021. – 110 с. ISBN 978-5-7310-5565-9.
8. Чижик. FAQ // URL: <http://chizhik-lrt.ru> (дата обращения: 02.05.2023).
9. Vuchic, V. (1999). Transportation for Livable Cities // Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351318167>.

ЧАСТЬ II. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

Антипов Арсений Александрович, магистрант

ФГБОУ ВО «Российский экономический университет им. Г. В. Плеханова»

г. Москва, Россия

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ ГОСУДАРСТВЕННО- ЧАСТНОГО ПАРТНЁРСТВА ДЛЯ СОЗДАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ СИСТЕМ СКОРОСТНОГО АВТОБУСНОГО ТРАНСПОРТА

USING PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP MECHANISMS TO CREATE INFRASTRUCTURE FOR BUS RAPID TRANSIT SYSTEMS

Аннотация

В статье рассматриваются проблемы правового регулирования систем общественного транспорта, указывается на недостаточность правовых норм, регулирующих различные формы государственно-частного партнёрства в сфере общественного транспорта, в частности, общественные отношения, связанные с созданием инфраструктуры общественного транспорта. Автор уделяет внимание правовому регулированию строительства и эксплуатации систем скоростного автобусного транспорта и проблемам их стандартизации. Статья содержит описание функционирования систем скоростного автобусного транспорта и предложения по совершенствованию российского законодательства для применения государственно-частного партнёрства в сфере инфраструктуры скоростного автобусного транспорта.

Ключевые слова: транспортное право, договорное регулирование, государственно-частное партнёрство, скоростной автобусный транспорт, частные дороги.

Key words: transport law, contract regulation, public-private partnership, bus rapid transit, private roads.

Современные городские агломерации России такие, как Москва и Санкт-Петербург, а также города с населением выше одного миллиона человек, испытывают проблемы с транспортной доступностью ряда районов, городов-спутников.

Решение таких проблем должно включать комплексные действия государственных и муниципальных органов власти в сфере экономики, менеджмента, транспортного права Российской Федерации. Поскольку разработка и актуализация правовых норм, регулирующих общественные отношения в сфере муниципального и межмуниципального транспорта, являются залогом сбалансированного развития и повышения эффективности транспортных систем. Рассматривая указанные аспекты, нельзя не отметить важность и актуальность использования для решения механизма государственно-частного партнёрства.

Следует отметить, что причинами указанных выше затруднений в городских агломерациях являются перегруженность существующей инфраструктуры, зачастую из-за её непригодности для пропуска появившегося автомобильного трафика. Это связано с постройкой жилых комплексов, без включения в девелоперские проекты юридических обязательств застройщиков по организации соответствующей подвозочной инфраструктуры к новым районам.

Данные примеры свидетельствуют о недостаточном уровне договорного регулирования частных субъектов правоотношений в сфере градостроительного права [1].

Проблемы долгое время имели место и между согласованностью действий смежных субъектов Российской Федерации, как по синхронизации транспортных систем между собой, так и по стратегии развития жилых, коммерческих и промышленных зон.

Несмотря на то, что статья 16 Градостроительного кодекса Российской Федерации регулирует основы и порядок согласования проекта схемы территориального планирования двух и более субъектов Российской Федерации, проекта схемы территориального планирования субъекта Российской Федерации.

В последние восемь лет произошла полная синхронизация тарифного меню общественного транспорта между Москвой и Московской областью, а также частичная синхронизация между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью.

Например, в 2021 году было заключено соглашение между ООО «Сберстройка», ГУП «Московский метрополитен», АО «ЦППК», Департаментами транспорта Москвы и Московской области, которое помогло синхронизировать тарифное меню между субъектами Российской Федерации.

Аналогичное соглашение было заключено между Санкт-Петербургом, Ленинградской областью, операторами платёжной транспортной карты «Подорожник» и операторами маршрутов общественного транспорта.

Данный пример представляется важным для государственно-частного партнёрства, поскольку увеличивает контроль за финансовыми средствами, полученными от взимания платы за проезд [3].

В настоящее время такие соглашения заключают компании ОАО «РЖД», ряд государственных и частных автобусных операторов, и авиаперевозчиков между собой при организации т.н. «мультимодальных перевозок». Законодательное регулирование которых на данный момент в российском транспортном праве осуществляется преимущественно путём заключения договоров между транспортными операторами, кодексами автомобильного, железнодорожного и иных видов транспорта, путём аналогии норм законов о прямом смешанном сообщении.

Очевидна необходимость развития правового регулирования в данной сфере, что выражено в разработке законопроекта «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках и о внесении изменений в отдельные

законодательные акты Российской Федерации» № 1179766–7, однако, темпы разработки данного НПА, представляются недостаточными [2].

Можно отметить, что взаимодействие между муниципалитетами и хозяйствующими субъектами в сфере общественного транспорта включает в себя формы государственно-частного партнёрства, например, заключение с операторами общественного транспорта регионов брутто-контрактов, что регулируется статьями 14 и 21 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации» [5].

Унификация тарифного меню между разными перевозчиками и муниципалитетами, достигаемая заключением брутто-контракта, позволяет координировать действия разных перевозчиков, исключая излишнее маршрутное дублирование и перенаправляя конкуренцию с количественных параметров на качественные, связанные с достижением более комфортных и безопасных условий поездки для пассажиров.

Аспект конкуренции транспортных перевозчиков особенно нуждается в специальном правовом регулировании, дополняющем, а в некоторых случаях, конкретизирующем положения норм Федерального закона «О защите конкуренции».

Существует взаимодействие субъектов Российской Федерации с частными юридическими лицами в рамках концессионных соглашений используются для постройки ряда трасс, например, М11 «Нева», постройка и эксплуатация которой регулируются Федеральными законами «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и «О концессионных соглашениях» [7].

Исходя из вышеизложенного, представляется, что механизм государственно-частного партнёрства, при должном правовом регулировании

оптимально подходит для решения вышеназванных проблем городов и городских агломераций.

Соглашения в рамках государственно-частного партнёрства позволят обеспечить развитие различных видов и форм общественного транспорта, включая обязательное создание инфраструктуры, обеспечивающей приоритет и обособление коридоров такого транспорта от иного автомобильного трафика.

В Российской Федерации концессионные соглашения между муниципалитетами и частными хозяйствующими субъектами заключаются в сфере строительства и реконструкции существующих систем рельсового общественного транспорта [4]. Брутто-контракты между муниципалитетами или регионами и юридическими лицами – операторами пригородных поездов заключаются для регулирования интенсивности железнодорожного транспорта и для унификации цены проезда по системе внеуличного рельсового транспорта с ценой поездки на городском общественном транспорте, либо для полной унификации тарифного меню. Иные формы государственно-частного партнёрства используются для строительства и благоустройства остановочных пунктов на станциях железной дороги и метрополитенах.

Однако, в Российской Федерации на данный момент отсутствует специальное нормативное правовое регулирование государственно-частного партнёрства для создания инфраструктуры скоростного автобусного транспорта, хотя такие инфраструктурные проекты существуют в странах ближнего и дальнего зарубежья, и нескольких городах России.

Таковыми примерами могут являться улица Толе Би в Алмате по ней одновременно проходят 9 автобусных маршрутов, обслуживаемых транспортом большого и особо большого класса вместимости, обеспечивая совокупную интенсивность движения до 116 пар автобусов в час, оборудованная только обычными выделенными полосами, что вызывает скопления автобусов и иногда осложняет их маневрирование.

В противовес этому существует линия скоростного автобусного транспорта в Алматы проложенная в 2017 году по середине улицы Тимирязева, где задействована в том числе троллейбусная инфраструктура. Реконструкция улицы Тимирязева со строительством инфраструктуры для ускорения транспорта проводилась за счёт средств городского бюджета.

Сходная ситуация в Тбилиси, где выделенная полоса посреди проспекта Ильи Чавчавадзе с остановками островного типа и левосторонним движением автобусов была введена в строй в 2020 году за счёт муниципального бюджета.

В Российской Федерации аналогами являются линии или участки линий скоростного автобусного транспорта в Москве, Санкт-Петербурге, Белгороде и Перми.

Существующие в Российской Федерации правовые нормы федеральных законов «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», «О концессионных соглашениях» и «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации», позволяют эффективно использовать существующий правовой инструментарий для регулирования общественных отношений по строительству и эксплуатации систем скоростного автобусного и троллейбусного транспорта в разных городах, с использованием передового отечественного и зарубежного опыта.

Видится целесообразным разработать типовой проект концессионного соглашения по строительству и реконструкции инфраструктуры трамвайных линий и полос скоростного автобусного транспорта. Это позволит упростить взаимодействие муниципальных и региональных заказчиков с частными юридическими лицами – концессионерами.

Аналогично, унифицировать требования к инфраструктуре систем скоростного автобусного транспорта поможет разработка национального стандарта, что станет дополнением к уже действующему Национальному

стандарту ГОСТ Р 52766–2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» [9].

Технологии обеспечения приоритета шинного общественного транспорта возможны к применению в городах, ликвидировавших системы уличного рельсового транспорта, но сохранивших большие пассажиропотоки, как, например, Воронеж, где создание системы скоростного автобусного транспорта в рамках концессии находится в стадии обсуждения, причём в качестве коридора будет использоваться трасса одной из бывших трамвайных линий, поскольку трамвайное движение в Воронеже полностью ликвидировано в 2009 году.

Лос-Анджелес, где существует «G-line busway» – система скоростного автобусного транспорта, обслуживаемая в настоящий момент электробусами особо большого класса вместимости и проложенная по трассе закрытой в 1952 году линии трамвая-интерурбана, который выполнял функции в агломерации Лос-Анджелеса сопоставимые с городским трамваем, пригородным электропоездом и системой метрополитена, одновременно.

Интересным для применения может быть опыт создания в Лос-Анджелесе двух коридоров общественного транспорта, идущих по федеральным шоссе, задействуя обособленные полосы с эксклюзивным правом проезда общественного транспорта и платные полосы для транспортных средств с высоким процентом заполнения салона, которые были организованы для наиболее рационального использования автомобильного транспорта, и повышения пропускной способности шоссе измеряемой в людях на единицу времени.

Применение такого опыта может быть актуально для субъектов Российской Федерации и городских агломераций, где в рамках государственно-частного партнёрства строятся и эксплуатируются платные автомобильные дороги. В приведённых примерах потребуются внесение изменений в существующие концессионные соглашения, что допустимо в рамках действующего Федерального закона «О концессионных соглашениях»

[8]. Эксплуатация объектов дорожной инфраструктуры концессионером, таких как пункты сбора платы, автобусные остановки возможны в рамках вышеуказанного НПА.

Данные технологии актуальны как для городских, так и для пригородных экспрессных маршрутов шинного общественного транспорта. Интересным представляется опыт эксплуатации и правового регулирования междугородней системы скоростного автобусного транспорта в городе Седжон, Южной Кореи и похожей системы в городе Миссиссога в Канаде, где коридоры автобусного транспорта выходят за границы муниципального образования, используются разными транспортными операторами, включая операторов междугородних маршрутов-экспрессов с ограниченным числом остановок в рамках системы скоростного автобусного транспорта.

Обе транспортные системы были построены с привлечением инвестиций от частных автобусных операторов и системы государственных грантов на социально-значимые проекты. Базовое правовое регулирование создания частных автомобильных дорог, включая дороги с эксклюзивным движением автобусного транспорта регулируются Федеральным законом «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» [6], а привлечение инвестиций регулируется Федеральным законом «О привлечении инвестиций с использованием инвестиционных платформ».

На данный момент потенциал данных нормативных правовых актов не используется для регулирования общественных отношений в сфере строительства и эксплуатации частных автомобильных дорог для скоростного автобусного транспорта.

Резюмируя всё вышесказанное, возможными путями совершенствования российского законодательства в данной сфере могут стать: более детальная законодательная регламентация общественных отношений между операторами, эксплуатантами и заказчиками инфраструктуры скоростного автобусного транспорта, помимо этого потребуется создание единых технических стандартов и типовых форм концессионных соглашений,

договоров государственно-частного партнёрства для более эффективного создания, эксплуатации инфраструктуры скоростного автобусного транспорта в рамках различных форм партнёрства между государственными заказчиками и частными хозяйствующими субъектами.

Список литературы

1. Ладочкина Л. В. Некоторые аспекты договора перевозки пассажиров и багажа // Вестник СГЮА. – 2013. – №5 (94). – С. 76–82.
2. Музаев Р. А. Договор возмездного оказания услуг как вид обязательств по оказанию услуг в гражданском праве России // Электронное приложение к Российскому юридическому журналу. – 2014. – Т. 21. – № 1 (21). – С.25-33.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 29.01.1996, № 5, ст. 410.
4. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 03.01.2005, № 1 (часть 1), ст. 16.
5. Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 20.07.2015, № 29 (часть I), ст. 4346.
6. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 12.11.2007, № 46, ст. 5553.
7. 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» // Собрание законодательства РФ, 20.07.2015, № 29 (часть I), ст. 4350.
8. Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» // Собрание законодательства РФ, 25.07.2005, № 30 (ч. II), ст. 3126.
9. ГОСТ Р 52766-2007. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования. (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 270-ст) // М.: Стандартинформ, 2008.

Апыхтин Валерий Владимирович, генеральный директор

ООО «ПУСК-ЛИМАК-Север»

г. Санкт-Петербург, Россия

**ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ БИЗНЕСА И ГОСУДАРСТВА
ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО
ПАРТНЕРСТВА**

**FEATURES OF INTERACTION BETWEEN BUSINESS AND THE
GOVERNMENT IN THE IMPLEMENTATION OF PUBLIC-PRIVATE
PARTNERSHIP PROJECTS**

Аннотация

В докладе обсуждаются преимущества механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) и концессий, взаимодействия бизнеса и государства при реализации проектов ГЧП и концессий, мер поддержки инвесторов, а также проблемы, с которыми сталкивается частный инвестор при реализации инфраструктурных проектов и путях их решения. Автор в качестве примера проекта СГЧП приводит реализацию проекта строительства Витебской развязки Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге – первого этапа Широтной магистрали скоростного движения.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, публичная сторона, инфраструктурные проекты, частные инвестиции, Витебская развязка Западного скоростного диаметра.

Key words: public-private partnership, public side, infrastructure projects, private investment, Vitebsk interchange of the Western High-Speed Diameter.

Механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП) актуальны в нашей стране независимо от экономической ситуации, поскольку позволяют в условиях высокой нагрузки на госбюджет снять с него часть бремени. В текущих условиях происходит переориентация России на развитие за счет

активизации внутреннего потенциала, что делает еще более актуальной задачу обеспечить страну доступной и качественной инфраструктурой.

Одна из основных задач на сегодня – не прекращать реализацию запланированных крупных инфраструктурных проектов. Это прочный задел для экономики и ее будущего роста. Именно инвестиции в инфраструктуру, как показывает опыт разных стран, позволяют государству выйти из кризиса.

Сегодня реализация инфраструктурных инициатив возможна только при активном взаимодействии и нахождении правильного баланса распределения рисков между бизнесом и государством, которое в первую очередь заинтересовано в привлечении частных инвестиций в инфраструктуру.

2022 год оказался весьма успешным для российского рынка ГЧП. Несмотря на нестабильные экономические условия, включая резкие колебания ключевой ставки, общий объем инвестиций в проекты составил 702,7 млрд руб., что оказалось рекордным за последние 3 года [1]. Это произошло в большей степени благодаря росту социальных проектов и их поддержки со стороны государства («демографическая субсидия», дальневосточная концессия», «ПРОШКОЛА» и т.д.) При этом произошло уменьшение количества соглашений в транспортной сфере. Например, в первой половине 2022 по сравнению с первой половиной 2021 года объем заключаемых соглашений уменьшился на 59%, до 27,6 млрд руб. [2].

На сегодняшний день у нас реализуется 108 ГЧП проектов в транспортном секторе, их количество должно расти в соответствии с национальной стратегией и национальными проектами [3].

Безусловно, без привлечения частных инвестиций невозможно закрыть все потребности нашей страны в транспортной инфраструктуре, которые очень высоки. Поэтому и важно плотное взаимодействие государства и бизнеса в данном ключе, поддержка инвестора в текущих реалиях. За последние годы действительно был запущен ряд мер, направленных на снижение рисков для участников проектов. Например, установлена возможность изменения существенных условий концессионных соглашений

(КС) и СГЧП в связи с увеличением в 2021 и 2022 годах цен на строительные ресурсы, а также совершен перезапуск соглашения о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК).

Но данные меры в реальности сталкиваются с рядом проблем для инвестора, а значит для проекта в целом. Рассмотрим на примере реализации нашего проекта – Витебской развязки Западного скоростного диаметра (ЗСД). Проект реализуется на основе СГЧП. Правительство Санкт-Петербурга и группа ВТБ заключили соглашение о строительстве Витебской развязки ЗСД 18 ноября 2020 год. Витебская развязка – первый этап Широтной магистрали скоростного движения. Ее строительство началось в марте 2021 года. Генеральным подрядчиком стройки выступает ООО «ПУСК-ЛИМАК-Север» – совместное предприятие создано ООО «ПУСК» (входит в ВТБ Инфраструктурный Холдинг) и ООО «ЛИМАК КОНСТРАКШН» (входит в группу компаний ЛИМАК, Турция). Общая стоимость проекта на момент заключения соглашения – порядка 39 млрд рублей (включая подготовку территории), из которых около 10 млрд привлечены компанией ООО «Магистраль северной столицы».

Безусловно, мы столкнулись за последнее время с рядом сложностей, как и остальные участники инвестиционно-строительного комплекса России, связанных с ростом цен на стройматериалы, ростом ключевой ставки, импортозамещением и т.д.

Мы воспользовались Постановлением Правительства №1126 от 23 июня 2022 года, позволяющим менять условия концессионных соглашений и ГЧП-контрактов в связи с перечисленными сложностями [3]. Наш проект, благодаря публичной стороне, прошел повторную Главгосэкспертизу, но мы до сих пор находимся в стадии подготовки подписания соглашения об изменении стоимости проекта. Можно говорить о том, что инвестор при реализации данной меры поддержки на практике сталкивается с рядом проблем, которые в итоге могут отразиться на проекте:

- ✓ Во-первых, увеличение объема финансирования носит рекомендательный характер и зависит от решения публичной стороны. Получается, что, если публичная сторона примет решение по каким-либо причинам не пользоваться возможностью индексации, частная сторона не сможет на это повлиять.
- ✓ Во-вторых, на реализацию проекта в срок влияют временные затраты на прохождение экспертизы в части проверки достоверности определения сметной стоимости (прохождение экспертизы может потребоваться неоднократно).
- ✓ В-третьих, возможности по индексации ограничиваются только 2021 и 2022 годами. На сегодня отсутствует понимание законодательных и экономических перспектив на 2023 и последующие годы.

В общем, можно говорить о том, что это процесс с серьезными временными затратами и большим количеством бюрократических проволочек. Конечно, мы со своей стороны делаем все, чтобы проект реализовывался в срок, особенно учитывая его значимость для города. Сегодня мы активно взаимодействуем с Правительством Санкт-Петербурга, идут переговоры о внедрении системы динамического ценообразования.

Надо отметить, что Санкт-Петербург продолжает активную работу по реформатированию проектов, активному взаимодействию с инвесторами, оптимизации процессов и совершенствованию законодательства, поддерживая дополнительные инвестиции в инфраструктуру и статус передового региона с точки зрения крупных ГЧП-проектов.

Сейчас главное – постоянно слышать друг друга и находиться в диалоге. Без постоянного взаимодействия бизнеса и государства, оперативного реагирования на все происходящие изменения со стороны всех участников процесса, нахождения правильного распределения баланса рисков невозможна реализация сложных транспортных объектов, в которых так нуждается наш город.

Список литературы

1. Основные тренды и статистика рынка ГЧП по итогам 2022 года, аналитический дайджест // Центр ГЧП: [сайт]. –2023. – URL: <https://pppcenter.ru/upload/iblock/2a0/2a0fc28e87a60d5efb9b37b0207db764.pdf>
2. Как менялся концессионный рынок в первой половине 2022-го? // InfraOne Research: [сайт]. –2023. – URL: <https://infraoneresearch.ru/u5usp7/r1vz82?s1qtyk=1wp6wz&ysclid=lpwayxli70332654041>
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 июня 2022 года № 1126 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 11, ст. 1336

Гуськова Марина Фёдоровна, д.э.н., профессор,

Моисеев Даниил Ильич, магистр

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» (МИИТ)

г. Москва, Россия

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ИСТОЧНИК
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕНИЯ
ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ**

**PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A SOURCE OF SUSTAINABLE
DEVELOPMENT IN CONDITIONS OF LIMITED PRIVATE
INVESTMENT**

Аннотация

В работе рассматривается динамика мультипликатора государственных расходов в части федеральных, региональных и муниципальных расходов при реализации проектов государственно-частного партнерства. Предполагается, что данный показатель по вышеуказанным проектам является одним из общих показателей динамики роста национального дохода в зависимости от госрасходов в числовом выражении и, одновременно, дает возможность продемонстрировать степень воздействия изменения доли вложений в инфраструктурные проекты 3-х уровней по программе формирования показателей устойчивого развития Российской Федерации в условиях сокращения частных инвестиций, в том числе иностранных. введено понятие «мультипликатор проектов ГЧП».

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, государственные инвестиции, инвестиционный мультипликатор для проектов ГЧП.

Key words: public-private partnership, public investment, investment multiplier for PPP projects.

Национальные показатели достижения целей устойчивого развития (далее ЦУР) были разработаны соответствии с резолюцией Генеральной

Ассамблеи ООН A/RES/71/313, утвержденной 6.07.2017 г. и отражают национальные приоритеты, местные условия и уровень статистического потенциала. Перечень показателей ЦУР используется для реализации контроля за результатами деятельности по их обеспечению. Национальные особенности и задачи ЦУР для Российской Федерации определены Указом Президента Российской Федерации от 7.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», а также в стратегических документах Правительства Российской Федерации, в том числе в национальных и федеральных проектах. Кроме того, показатели используются при подготовке докладов и аналитических обзоров по достижениям целей устойчивого развития Российской Федерацией.

Рассмотрим несколько показателей целей устойчивого развития, формирующихся в результате проектов ГЧП, таких как:

- плотность железнодорожных путей и автомобильных дорог общего пользования на 10 000 кв. км территории, км;
- доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям;
- доля автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям;
- общая протяженность автомобильных дорог местного значения, км.

Используя статистические отчеты по проектам ГЧП было выявлено, что в 2022 году произошел более активный рост государственных инвестиций в проекты ГЧП в транспортной отрасли, график на рис. 1 построен с использованием ежегодных аналитических отчетов по ГЧП. Использовались закрытые проекты. То есть именно этот объем средств прошел стадии оборота

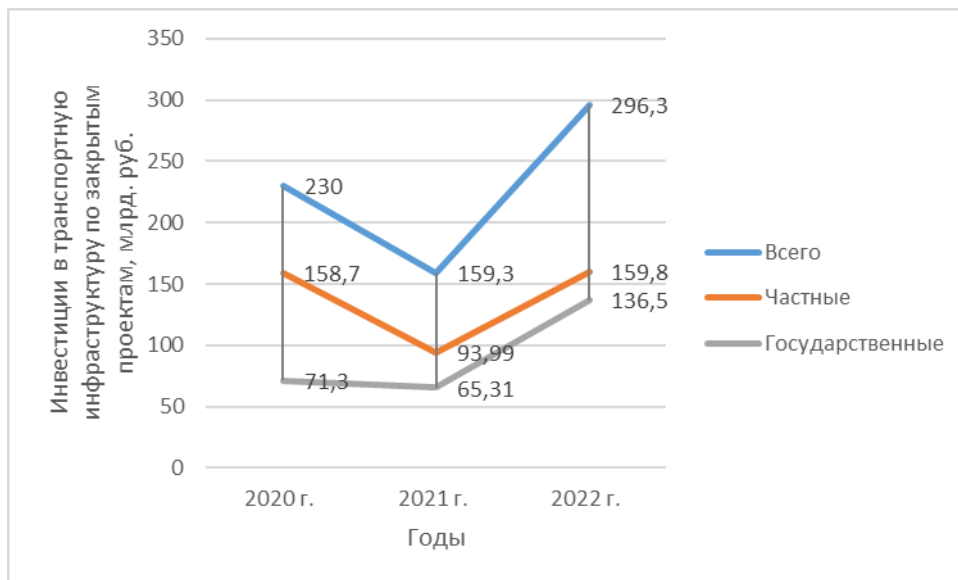


Рисунок 1. Инвестиции в транспортную инфраструктуру по закрытым проектам, млрд. руб. [2,7]

Из данных, приведенных на Рис. 2, следует, что в доле проектов по созданию транспортной инфраструктуры обозначился спад в 2021 годом по сравнению с 2020 годом на 3,7% и в 2022 году по сравнению с 2021 годом 5,3%. Увеличение темпа спада говорит о необходимости совершенствования механизма ГЧП в отношении строительства транспортной инфраструктуры.

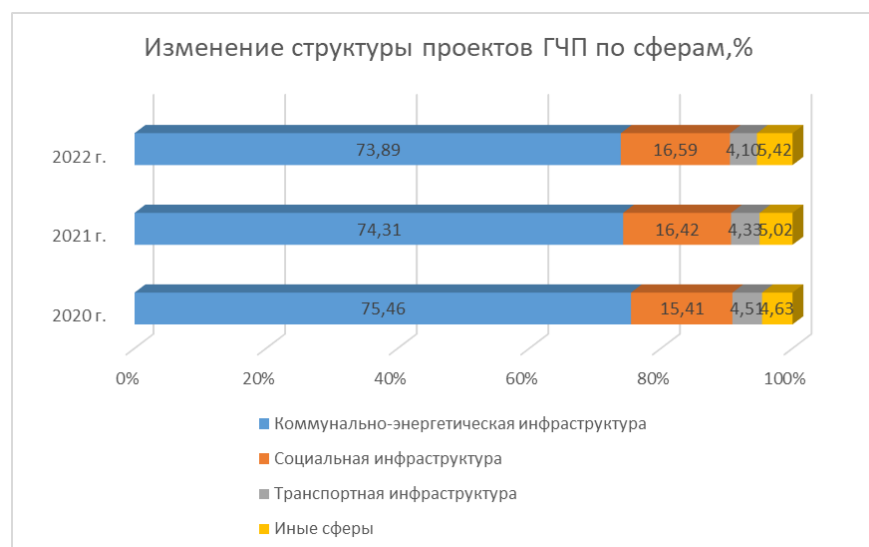


Рисунок 2. Изменение структуры проектов ГЧП по сферам, % [5]

Рис. 3 и 4 отражают динамику изменения структуры частных инвестиций в проекты ГЧП по уровням реализации и изменение структуры инвестиций в основной капитал.

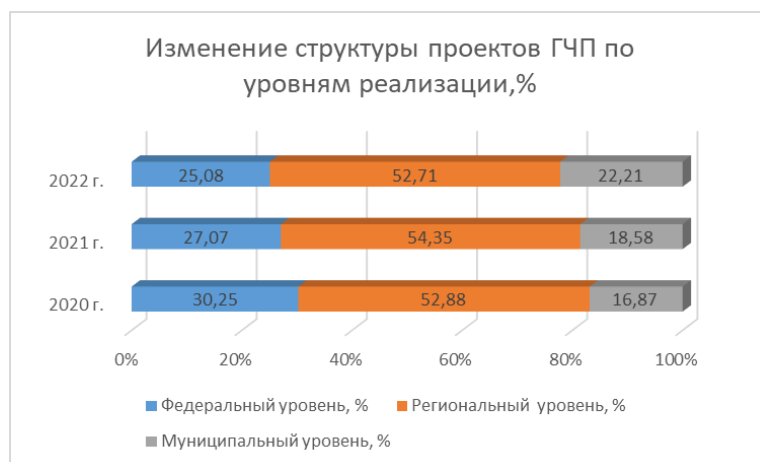


Рисунок 3. Изменение структуры частных инвестиций в проекты ГЧП по уровням реализации, %

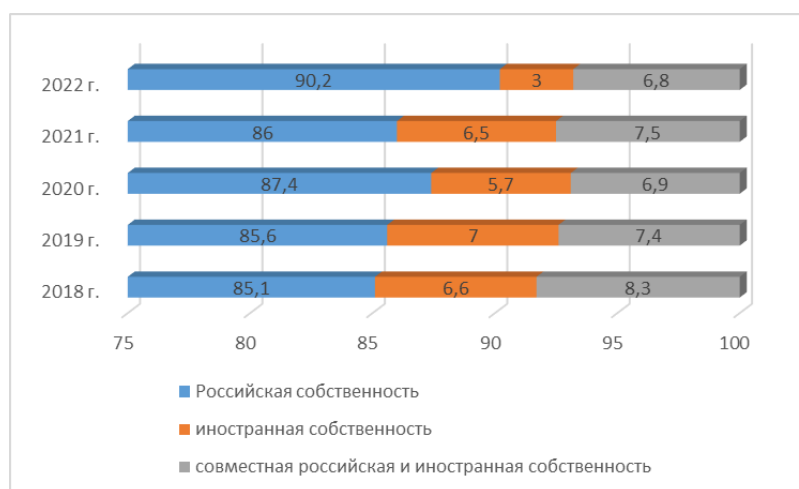


Рисунок 4. Изменение структуры инвестиций основной капитал с 2018 по 2022 годы, %

В свою очередь, в 2022 году наблюдался рост инвестиций в российскую собственность на 4,2 % по сравнению с 2021 годом и на 2,8 % по сравнению с 2020 годом.

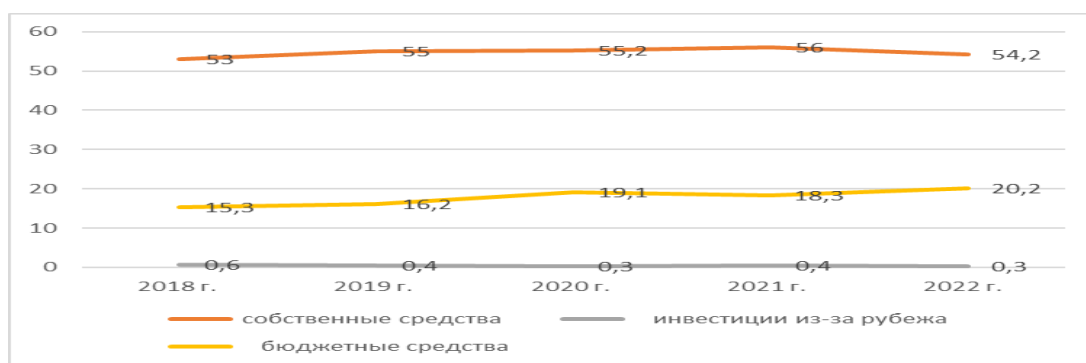


Рисунок 5. Изменение доли бюджетных средств источниках инвестиций в российскую собственность, % [5]

В ряде исследований [1], на основании анализа мультипликаторов совокупных государственных доходов и расходов за 2018-2020 годы, которые по результатам нашего анализа динамики источников проявили себя, как периоды роста частных инвестиций, признают, что прямой эффект от сокращения расходов может быть более чем компенсирован существенным положительным косвенным эффектом на ВВП за счет повышения уверенности в долгосрочной стабильности.

Кризис, вызванный пандемией коронавируса COVID-19, оказал существенное влияние на проекты ГЧП. За первые восемь месяцев 2020 года объем инвестиций в новые проекты составил лишь 29% от соответствующего показателя за аналогичный период предыдущего года [2].

В 2022 году произошло сокращение частных российских и иностранных инвестиций, и, в этих условиях государство берет на себя ответственность за сохранение баланса доходов и расходов по теории Дж. М. Кейнса [6].

Согласно модели макроэкономического равновесия, которое гласит о том, что национальный доход равен расходам всех субъектов экономики: домохозяйств, предприятий, государства и иностранного сектора.

Причем расходы каждого субъекта увеличивают доходы с мультипликативным эффектом. Значение мультипликатора госрасходов показывает на сколько может измениться ВВП при изменении госрасходов на 1 денежную единицу (см. формулу 1):

$$mult = \frac{\Delta Y}{\Delta G}, \quad (1)$$

где: mult – мультипликатор госрасходов;

ΔY – изменение национального дохода (ВВП);

ΔG - изменение государственных расходов.

Государственные расходы состоят из расходов на деятельность государства и на государственные инвестиции. Инвестиционные вложения в проекты ГЧП являются частью государственных инвестиций (федеральных, региональных, муниципальных). Поэтому и мультипликативный эффект распространяется и на них.

Рассчитаем мультипликатор ГЧП для 2021 и 2022 годов и сравним его величину с мультипликатором госрасходов, опираясь на официальные статистические отчеты.

Таблица 1. Расчет мультипликатора государственных инвестиций в ГЧП на основе аналитических отчетов по ГЧП и отчетов Росстата РФ

	2020	2021	2022
1	2	3	4
Всего, млрд. руб.	230	159,3	296,3
Частные, млрд. руб.	158,7	93,99	159,8
Государственные, млрд. руб.	71,3	65,31	136,5
ВВП, млрд. руб.	107390	131015	127216
Мультипликатор государственных инвестиций в ГЧП	0	3944	53,37

Таким образом можно сделать вывод о том, что мультипликатор показывает в данном случае сокращение силы влияния изменения государственных инвестиций в проекты ГЧП в транспортной отрасли в 2022 году по сравнению с 2021 годом. Что не противоречит тренду спада инвестиционной эффективности в 2022 году, но при этом показывает размер этой зависимости. И дельту мультипликатора можно использовать как целевой показатель устойчивого развития.

Список литературы

1. Власов, С. А., Дерюгина, Е. Б. Фискальные мультипликаторы в России // Журнал Новой экономической ассоциации, №2 (38), 2018 г. – с. 104–119
2. Инвестиции в инфраструктуру и ГЧП. Как кредитные рейтинги помогут привлечь новых игроков? [Электронный ресурс], URL: <file:///C:/Users/%D0%9C%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0/Downloads/5bce45c998ac1df24ab1d4a7c6762023.pdf>
3. Инвестиции в нефинансовые активы. Сборники Росстата 2022 г. [Электронный ресурс], URL: https://rosstat.gov.ru/investment_nonfinancial
4. Инвестиции в России. Статистический отчет 2022 г. С. 47 [Электронный ресурс], URL: file:///C:/Users/%D0%9C%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0/Downloads/Invest_2021.pdf
5. Итоговые дайджесты рынка ГЧП в России за 2020, 2021, 2022 годы. Национальный Центр ГЧП на основе данных платформы «Росинфра». [Электронный ресурс], URL: <https://rosinfra.ru/>
6. Кейнс, Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег. Перевод с английского проф. Н. Н. Любимова. – М.: Государственное издательство иностранной литературы, 1948.
7. Основные тренды и статистика рынка ГЧП по итогам 2022 года: аналитический дайджест РОСИНФРА. [Электронный ресурс], URL: <https://rosinfra.ru/digest/documents/one/osnovnye-trendy-i-statistika-rynka-gcp-po-itogam-2022-goda-analiticeskij-dajdzest>.
8. Указ Президента Российской Федерации от 7.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [Электронный ресурс], URL: <https://base.garant.ru/71937200/>
9. Яковлев, И. В., Линев, В. М. Синергетический и мультипликативный эффекты государственно-частного партнерства в системе жизнеобеспечения граждан. // М.: МИР (Модернизация. Инновации. Развитие) – 2015 – Т. 6. – № 3. – С. 56-61.

Векин Максим Николаевич, ассистент

Першин Виталий Павлович, соискатель

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС)»

г. Екатеринбург, Россия

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРИНЦИПОВ GR И СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СИСТЕМЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

GR PRINCIPLES AND SOCIAL RESPONSIBILITY IMPLEMENTATION IN THE SYSTEM OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Аннотация

В условиях беспрецедентного санкционного давления особую важность приобретает развитие сильной отечественной экономики. Важную роль в данном процессе может играть механизм ГЧП. Именно благодаря инструменту ГЧП появляется возможность привлекать бизнес к реализации важных социальных проектов. С инструментом ГЧП тесно связано такое понятие как GR. В работе дается определение «GR», рассмотрены виды GR, раскрыты технологии GR, рассмотрен вопрос социальной ответственности бизнеса. Также в работе представлены результаты применения механизма ГЧП в Свердловской области.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, инвестиции, GR, технологии GR, социальная ответственность.

Key words: public-private partnership, investments, GR, GR technologies, social responsibility.

Уже год российская экономика находится под беспрецедентным давлением со стран коллективного Запада. В 2022-ом году США и их ближайшие партнеры объявили РФ санкции, как персональные, так и

секторальные. В частности, недружественные страны отказались от поставок наших энергоносителей и других ресурсов, а также объявили запрет на экспорт высокотехнологичного оборудования.

Современная ситуация предполагает развитие сильной независимой отечественной экономики. Руководство нашей страны предпринимает серьезные усилия для этого. Так, на фоне отказа стран Запада от Российских ресурсов, Восток (в частности, Индия и Китай) нарастили объемы закупки энергоносителей почти в три раза (до 2,5 млн баррелей) [1]. Таким образом, РФ компенсировали сокращение поставок в страны Запада. При этом, в планах есть такие проекты, как строительство дополнительных нефтяных танкеров для торговли с Индией, а также строительство газопровода в Китай [2].

Развитие сильной российской экономики, ориентирующейся на внутреннее производство, возможно наряду с реализацией мероприятий по обеспечению технологического суверенитета (например, производство микроэлектроники, самолетов и т.д.). Именно поэтому, в текущих условиях, особую актуальность приобретает механизм ГЧП, как инструмент привлечения частных инвестиций в экономику.

С механизмом ГЧП тесно связано такое понятие как «взаимодействие с органами государственной власти». Это общественная или корпоративная деятельность, направленная на поиск вариантов взаимовыгодного сотрудничества с органами государственной власти и управления, продвижение инициатив государственно-частного партнерства, лоббизм интересов тех или иных федеральных и региональных структур и организаций.

Взаимодействие с органами государственной власти неразрывно связано с механизмом ГЧП [3] (см. Таб. 1):

Таблица 1. Типология взаимодействия с органами государственной власти

Критерий	Типы взаимодействия с органами государственной власти и управления	
	По характеру деятельности	Институциональный (стратегический)
По масштабу	Корпоративный	Отраслевой

По степени алармизма	Регулярный	Мобилизационный
По степени транспарентности	Цивилизованный (транспарентный)	Нецивилизованный (нетранспарентный)

Раскрыть, что же такое в своей сущности GR, проще на примере первой типологии. В ее основе лежит характер GR-деятельности. Персональный GR – оперативное решение возникающих проблем с конкретными статусными личностями (поэтому данный тип носит тактический характер). Институциональный GR – выработка долгосрочной стратегии взаимодействия с определенными госструктурами, имеющей с одной стороны «превентивный характер», а с другой некоторый инициативный характер со стороны бизнеса.

Механизм ГЧП можно рассматривать как формат институционального GR, т. к. это долгосрочное партнерство бизнеса и государства, основанное на разделении рисков и выгод и направленное на реализацию социально значимых задач и проектов. Далее представлены варианты, технологии, GR-деятельности:

- формирование первичных коммуникационных отношений с представителями госструктур;
- вовлеченность в деятельность рабочих групп и комиссий при определенных госструктурах;
- работа с НКО;
- создание позитивного имиджа компании в глазах госструктур;
- лоббирование;
- участие в ГЧП-проектах;
- долгосрочное планирование – форсайт.

Коллектив авторов Уральского государственного университета путей сообщения (УрГУПС) уже на протяжении 7 лет занимается проблематикой регионального развития на основе изучения взаимодействия государственного сектора и частных инвесторов при реализации крупных инфраструктурных проектов, в т.ч. в транспортной отрасли, результаты этих исследований

отражены в научных трудах [4-9]. Отмечена необходимость дополнить базовые принципы ГЧП, закрепленные законодательно, принципами ESG-инвестирования (ответственное инвестирование).

Социальная ответственность компаний занимает особое место в российской практике бизнеса. Выстраивание социально-эффективных взаимоотношений с персоналом, которое выражается в комплексе мероприятий социальной, экологической и экономической направленности, также может рассматриваться как инструмент GR, т.к. способствует улучшению имиджа компании в глазах государства.

При этом, стоит отметить, что политика социальной ответственности компании должна нести долгосрочный характер. Социальная ответственность не должна рассматриваться как единовременная акция и «откуп» (поддержали больницу, отремонтировали школу и т.д.). Социальная ответственность – система, комплекс мер, включающая в себя достижение выполнения определенного перечня показателей. Далее представлен пример такой системы (Рис. 1):

Показатели экологической результативности: -выбросы -сбросы и отходы -инвестиции в охрану окр.ср.	Показатели экологической результативности: -выбросы -сбросы и отходы -инвестиции в охрану окр.ср.	Показатели результативности в области прав человека: -уровень дискриминации -детский труд -свобода собраний персонала
Показатели экономической результативности: -присутствие на рынках -экономический результат	Социальная ответственность	
Показатели результативности взаимодействия с обществом: -коррупция -конкуренция -политика - соответствие требованиям	Показатели результативности в области ответственности за продукцию: -здоровье и безопасность потребителя -маркетинг	Показатели результативности подходов к организации достойного труда: -занятость -взаимоотношения персонала и менеджмента -образование

Рисунок 1. Система показателей социально ответственной компании

Рассмотрим использование механизма ГЧП в Свердловской области.

В итоговом рейтинге субъектов Российской Федерации по уровню развития ГЧП за 2021 год, который составляется по результатам интегральной оценки трех факторов (динамика реализации проектов ГЧП в 2021 году, накопленный опыт реализации проектов ГЧП до 2021 года, состояние нормативно-институциональной среды) Свердловская область занимает 30 место (22 в 2020 г.).

По состоянию на 1 марта 2023 года на территории Свердловской области реализуются 72 концессионных соглашений, из них:

1. 47 – в коммунально-энергетической сфере;
2. 21 – в социальной сфере;
3. 3 – в области транспортной инфраструктуры;
4. 1 – в сфере благоустройства.

На федеральном уровне заключено 1 концессионное соглашение, на региональном уровне – 13 концессионных соглашений, на муниципальном уровне – 58 концессионных соглашений [10].

Структура проектов по сферам представлена на Рис. 2:



Рисунок 2. Структура проектов ГЧП в Свердловской области в 2023 г. [11]

Количество реализуемых ГЧП-проектов в регионе растет (2021 – 69 проектов, 2022 – 70). Именно данный медленный рост и обуславливает такое

низкое положение региона в итоговом рейтинге. Данная ситуация, как нам видится, сложилась, в том числе, на фоне общемировой рецессии, связанной с эпидемией COVID-19. Хотелось бы надеяться, что в ближайшем будущем многие компании будут больше внимания уделять технологиям GR и в частности такой составляющей как механизму ГЧП.

Реализуя ГЧП проекты, партнеры приобретают определенные выгоды, а также разделяют риски. Развитие инвестиционных проектов приведет к развитию региональной экономики, что окажет решительный вклад в развитии экономики страны в целом.

Список литературы

1. Россия перенаправила нефть в Китай и Индию: достаточно ли этих двух рынков. // <https://www.forbes.ru/biznes/486911-rossia-perenapravila-neft-v-kitaj-i-indiu-dostatocno-li-etih-dvuh-rynkov>
2. Россия и Индия создадут независимый танкерный флот для перевозки нефти. // <https://newdaynews.ru/economy/781705.html>
3. Шатилов А.Б. GR для эффективного бизнеса / А.Б. Шатилов, А.С. Никитин. – М.: ФОРУМ, 2019. – 160 с.
4. Сирина Н.Ф., Рачек С.В., Колышев А.С., Векин М.Н. Принципы ESG-инвестирования применительно к государственно-частному партнерству
5. Сирина Н.Ф., Рачек С.В., Колышев А.С., Першин В.П. Государственно-частное партнёрство в сфере транспорта как фактор развития региональной экономики / Сборник тезисов докладов конференции «Государственно-частное партнерство в сфере транспорта: модели и опыт – 2019». – Санкт-Петербург: Институт «Высшая школа менеджмента». – 2019 г. – С. 61-64.
6. Сирина Н.Ф., Рачек С.В., Колышев А.С. Необходимость использования механизмов государственно-частного партнерства в бизнес-блоке «Железнодорожные перевозки / Сборник тезисов докладов конференции «Государственно-частное партнерство в сфере транспорта: модели и опыт – 2018». – Санкт-Петербург: Институт «Высшая школа менеджмента». – 2018. – С. 52-58.
7. Рачек С.В., Колышев А.С., Селина О.В. Применение механизмов государственно-частного партнерства при модернизации инфраструктуры Транссиба для пропуска тяжеловесных поездов / Сборник тезисов докладов конференции «Инновационные факторы развития транспорта. Теория и практика». – Новосибирск : изд-во СГУПС, 2017. – С. 162-165.
8. Рачек С.В., Колышев А.С. Государственно-частное партнерство на железнодорожном транспорте: общие подходы и положения / Интеграция образовательной, научной и воспитательной деятельности в организациях

- общего и профессионального образования: м-лы IX Международ. науч.-практ. конф. – Екатеринбург: УрГУПС, 2017. – Вып. 9 (228). – С. 146-154.
9. Колышев А.С. Государственно-частное партнерство в сфере транспорта: российская практика / Сборник тезисов докладов конференции «Государственно-частное партнерство в сфере транспорта: модели и опыт – 2015»: – Санкт-Петербург: Институт «Высшая школа менеджмента». – 2015. – С. 22-23.
 10. Рейтинг субъектов Российской Федерации по уровню развития государственно-частного партнерства за 2021 год. // <https://mir.midural.ru/sites/default/files/files/2021-2022.pdf>
 11. Государственно-частное партнерство. Свердловская область. // <https://mir.midural.ru/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo>

Коза Людмила Александровна, к.ю.н., старший юрист

Консалтинговая компания Versus.legal

Санкт-Петербург, Россия

**ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ СТРУКТУРИРОВАНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ
ПРОЕКТОВ ГЧП В СФЕРЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА НА ПРИМЕРЕ
КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ**

**LEGAL PROBLEMS OF STRUCTURING AND IMPLEMENTING PPP
PROJECTS IN THE FIELD OF ELECTRIC TRANSPORT ON THE
EXAMPLE OF CONCESSION AGREEMENTS**

Аннотация

Доклад посвящен рассмотрению основных правовых проблем, возникающих при структурировании и реализации концессионных проектов в сфере городского электротранспорта. В частности, рассмотрены вопросы, связанные с субъектным составом концессионных соглашений в сфере городского электротранспорта, порядком привлечения операторов, предложены способы толкования норм Федерального закона от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». По итогам исследования авторами предложены способы преодоления ограничения в отношении требований к заключению операторами контактов на перевозку посредством конкурсных процедур.

Ключевые слова: концессионное соглашение, транспортная реформа, городская агломерация, стороны концессионного соглашения, оператор, перевозка.

Key words: concession agreement, transport reform, urban agglomeration, parties to the concession agreement, operator, transportation.

1. Оптимизация систем транспортного обслуживания городских агломераций.

В России, вслед за общемировыми тенденциями пространственного развития, увеличивается значение такого феномена территориальной организации общества как городские агломерации. Главным вдохновителем агломерационного процесса в РФ считается Марат Хуснуллин. В 2021 году на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2021) вице-премьер объяснил, что «мегаполисы должны развиваться в первую очередь», так как там сосредоточены «наибольшие точки роста».

В Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года указано (Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р), что в Российской Федерации сформировалось более 40 крупных и крупнейших городских агломераций городских агломераций, в большинстве из которых численность населения с начала 2000-х годов устойчиво возрастает и в настоящее время превысила 73 млн человек.

Важное место в развитии экономики городских агломераций и улучшении качества жизни населения занимает развитая инфраструктура пассажирского транспорта. Необходимым условием повышения эффективности функционирования пассажирского транспорта является обеспечение возможности привлечения внебюджетных источников финансирования, а также лучших практик в управлении перевозками [1].

С развитием агломераций при прочих равных условиях безрельсовый пассажирский транспорт становится нефункционален и нецелесообразен из-за более низкой по сравнению с трамваями провозной способности. При этом высокая эффективность городского наземного электротранспорта (далее – ГНЭТ) достигается только при надлежащем уровне развития инфраструктуры и подвижного состава, который возможен только при модернизации существующей инфраструктуры ГНЭТ, обновлении подвижного состава и сооружении новых инфраструктурных объектов ГНЭТ. В таких условиях концессионная модель управления и организации транспортного обслуживания населения в сфере ГНЭТ кажется наиболее эффективной, поскольку включает в себя инвестиционную составляющую: создание

и (или) реконструкцию недвижимого имущества (трамвайных путей, депо, контактной сети). Контрактная модель в этой части может предполагать только приобретение перевозчиком транспортных средств для выполнения перевозок.

Реализация проектов в сфере транспорта на основе концессионных соглашений и соглашений о государственно-частном партнерстве, соглашений о муниципально-частном партнерстве (далее – соглашение о ГЧП) позволяет привлечь инвестиции в транспортную отрасль страны, создать современную транспортную инфраструктуру, обеспечить эффективное использование имущества, находящегося в государственной или муниципальной собственности, повысить качество товаров, работ, услуг, предоставляемых потребителям.

Важным шагом в модернизации и развитии сети ГНЭТ безусловно является принятие Федерального закона от 01.05.2022 № 126-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон № 126-ФЗ), направленного на совершенствование правового регулирования проектов в сфере транспорта на основе концессионных соглашений и соглашений о ГЧП.

2. Особенности концессионных соглашений в сфере транспорта

Потребность государства в развитии ГНЭТ привела к перезапуску рынка ГЧП в сфере ГНЭТ. За прошедший год в ГИС ТОРГИ опубликовано более 10 проектов, инициированных инвесторами.

Специфика правового регулирования рассматриваемой сферы обуславливает важные особенности концессионных соглашений в сфере ГНЭТ, касающиеся субъектного состава, этапности реализации соглашения, особенностей регулирования отношений сторон на стадии эксплуатации объекта соглашения, в том числе порядка привлечения третьих лиц к оказанию услуг по перевозке.

2.1. Специальные условия концессионных соглашений в сфере ГНЭТ.

Концессионное соглашение в сфере ГНЭТ должно включать в себя особое существенное условие, не требующееся в других сферах – этапы исполнения условий соглашения с указанием результатов их исполнения (пункт 6.6 части 1 статьи 10 Закона о концессионных соглашениях).

Перевозка по таким концессионным соглашениям может и не осуществляться, однако в случае, если концессионер все же будет осуществлять перевозку рекомендуется предусмотреть в соглашении требования к осуществлению регулярных перевозок, транспортным средствам, результатам выполнения каждого этапа исполнения условий концессионного соглашения, порядок изменения маршрутов регулярных перевозок, изменения перечня маршрутов регулярных перевозок, штрафные санкции за несоблюдение установленных требований, случаи и порядок одностороннего расторжения концессионного соглашения (часть 4.2 статьи 10 Закона о концессионных соглашениях).

2.2. Стороны концессионных соглашений в сфере ГНЭТ.

Концедент. Чаще всего, концедентом по концессионным соглашениям в сфере ГНЭТ выступают муниципальные образования. Обусловлено это тем, что в связи со спецификой инфраструктуры перевозки ГНЭТ редко выходят за пределы одного муниципального образования. Соответственно, право собственности на такую инфраструктуру принадлежит указанному муниципальному образованию. Полномочия по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах муниципального образования относятся к вопросам органов местного самоуправления (пункт 7 части 1 статьи 14, пункт 6 части 1 статьи 15, пункт 7 части 1 статьи 16 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»). Вместе с тем закон субъекта Российской Федерации может предусматривать перераспределение полномочий по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа

автомобильным транспортом и ГНЭТ между органами местного самоуправления и органами государственной власти субъекта Российской Федерации (часть 5 статьи 2 Закона № 220-ФЗ).

При этом существуют примеры концессионных соглашений в сфере ГНЭТ, концедентом по которым выступает субъект. Так, Свердловская область является концедентом по концессионному соглашению о создании единственной в современной России системы межмуниципального электрического наземного транспорта общего пользования – трамвайной линии «город Верхняя Пышма – город Екатеринбург». Соседняя Челябинская область выступает концедентом по концессионному соглашению о создании и использовании (эксплуатации) троллейбусной инфраструктуры в г. Челябинске, поскольку в данном случае органам государственной власти субъекта переданы полномочия по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам регулярных перевозок Челябинского городского округа [2].

Концессионер. Не могут быть концессионерами по такому концессионному соглашению иностранные инвесторы, российские юридические лица, решения которых прямо или косвенно могут определять иностранные инвесторы, за исключением случаев, определенных федеральным законом, решением Президента Российской Федерации. Из данного правила есть исключения – действие запрета не распространяется на государства, являющиеся членами Евразийского экономического союза (часть 1.8 статьи 5 Федерального закона от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (далее – Закон о концессионных соглашениях)).

Субъект Российской Федерации. Одним из существенных отличий концессионных отношений в сфере ГНЭТ является возможность заключения трехсторонних соглашений, самостоятельной стороной по которым является субъект Российской Федерации. Участие субъекта РФ в качестве самостоятельной стороны концессионного соглашения возможно в следующих случаях (часть 1.7 статьи Закона о концессионных соглашениях):

1) концедентом по такому соглашению является муниципальное образование;

2) объект концессионного соглашения находится (будет находиться) в границах территории субъекта;

3) реализация концессионного соглашения осуществляется за счет средств межбюджетного трансферта и (или) бюджетного кредита, предоставляемого из федерального бюджета бюджету указанного субъекта Российской Федерации, и (или) за счет межбюджетного трансферта и (или) бюджетного кредита, предоставляемого из бюджета субъекта Российской Федерации бюджету муниципального образования;

и (или)

4) перевозка осуществляется по регулируемому тарифу, установленному субъектом.

2.3. Порядок осуществления перевозок концессионером и привлечения им третьих лиц (операторов) к перевозкам с использованием объекта концессионного соглашения.

До вступления в силу Закона № 126-ФЗ концессионер мог осуществлять перевозки по регулируемым тарифам исключительно на основании государственного или муниципального контракта, предполагающего проведение конкурсных процедур (статья 14 Закона № 220-ФЗ). После внесения изменений в статью 14 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон № 220-ФЗ) концессионер вправе осуществлять регулярные перевозки по регулируемым тарифам на основании уже имеющегося концессионного соглашения, без проведения дополнительных конкурсных процедур.

Однако Закон № 220-ФЗ не позволяет операторам (третьим лицам, которым концессионер передал в пользование объект или его часть, при условии соблюдения такими лицами обязательств концессионера по концессионному соглашению (пункт 1 части 1 статьи 8 Закона о

концессионных соглашениях) осуществлять перевозки без проведения дополнительных конкурсных процедур. Это связано с тем, что при выборе концессионера конкуренция обеспечивается за счет способов заключения концессионного соглашения (конкурсный отбор или через процедуру частной концессионной инициативы). При передаче концессионером своих обязательств по перевозке оператору не обеспечивается соблюдение конкуренции.

Однако представляется возможным заключение между концессионером и оператором (с согласия концедента) договора простого товарищества. В таком случае Закон № 220-ФЗ допускает осуществление перевозок всеми участниками простого товарищества на основании карты маршрута регулярных перевозок, выданной одному из участников договора простого товарищества, то есть концессионеру (Часть 5 статьи 28 Закона № 220-ФЗ).

Список литературы

1. Приказ Минтранса России от 30.12.2021 № 482 «Об утверждении методических рекомендаций по оптимизации систем транспортного обслуживания городских агломераций, а также внедрению цифровых технологий оплаты проезда и мониторинга транспортного обслуживания населения»
2. Закон Челябинской области от 30.12.2019 № 71-ЗО «О перераспределении полномочий по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам регулярных перевозок между органами местного самоуправления Челябинского городского округа, Копейского городского округа, Сосновского муниципального района и органами государственной власти Челябинской области».

Мамедгулиев Руслан Исламович, магистр,

Сажнева Любовь Павловна, к.э.н., доцент,

ФГБОУ ВО «Национальный исследовательский университет ИТМО»

г. Санкт-Петербург, Россия

**ЦИФРОВЫЕ ПРОЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО
ПАРТНЁРСТВА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА: АНАЛИЗ НАПРАВЛЕНИЙ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

**DIGITAL PROJECTS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE
FIELD OF TRANSPORT: ANALYSIS OF DIRECTIONS AND
DEVELOPMENT PROSPECTS**

Аннотация

В работе проведён обзор проектов государственно-частного партнёрства по внедрению инновационных цифровых решений в транспортную отрасль, реализуемых в Российской Федерации по состоянию на 2023 год. Авторами составлен перечень актов законодательства, регулирующих сферу цифровизации транспорта и инфраструктуры, а также перечислены возможные варианты совершенствования взаимодействия бизнеса и государства по тематике создания инновационных разработок в транспортном секторе. Отдельное внимание уделено цифровым проектам, которые реализуются транспортными компаниями России.

Ключевые слова: государственно-частное партнёрство, инновации, информационные технологии, технологическое развитие, транспорт, цифровая трансформация, умный город.

Key words: public-private partnership, innovation, information technologies, technological development, transport, digital transformation, smart city.

В условиях цифровой трансформации различных производственных комплексов и отраслей экономики наиболее важную роль играют технологии машинного обучения в формировании устойчивости IT-проектов, в том числе и в среде решения транспортных вопросов. Сфера транспорта и степень её развития влияет на уровень экономической, продуктовой и национальной безопасности, без транспорта невозможно выстраивание логистических бизнес-процессов и цепей поставок. К тому же развитие транспортной отрасли по пути цифровизации и устойчивого развития является неотъемлемой частью при достижении технологического суверенитета Российской Федерации в рамках десятилетия науки и технологий (2022-2031). Реализация данных задач возможна при использовании механизмов государственно-частного партнёрства (далее – ГЧП).

На федеральном уровне имеются нормативно-правовые документы, выделяющие в качестве приоритета развитие сети транспортной инфраструктуры в Российской Федерации для удержания лидерских позиций в создании международных транспортно-логистических узлов – это Стратегия экономической безопасности, Стратегия научно-технологического развития и Транспортная стратегия России до 2030 года. В 2021 году профильным министерством была издана Стратегия цифровой трансформации транспорта России.

С точки зрения нормативно-правового регулирования, стоит ещё отметить особенность проектов ГЧП по цифровизации транспорта – при реализации данных проектов бизнесом разрабатываются IT-инфраструктура и информационные системы, которые впоследствии закрепляются за публичной стороной проекта, и эти положения выражены в федеральных законах № 115-ФЗ о концессионных соглашениях и № 224-ФЗ о ГЧП. Принимать участие в данных проектах со стороны бизнеса могут российские инвесторы и компании.

Какие проекты ГЧП в сфере цифровизации транспорта реализуются в настоящее время? По данным портала «РОСИНФРА», в этой сфере

сосредоточено 42 проекта, при этом 9 из них уже реализованы (таблица 1). Преобладающими темами проектов цифровой адаптации транспорта являются следующие направления [2]: создание систем фотофиксации и видеозаписи на автомагистралях, регулирование автодвижения крупногабаритных транспортных средств, создание «умных» остановок, разработка программного обеспечения по регулированию навигации транспорта, обеспечение «умной» оплаты проезда на городском общественном транспорте, а также создание диспетчерских пунктов и иной цифровой инфраструктуры.

Таблица 1. Направления реализации проектов ГЧП в сфере цифровизации транспорта

№	Категория	Количество проектов, шт.	Примеры регионов, в которых реализуются проекты
1	Регулирование потока движения крупногабаритных транспортных средств	6	Нижегородская область, Рязанская область, Астраханская область, Тюменская область
2	Технологические комплексы по безопасности дорожного движения	17	Еврейская автономная область, Чеченская Республика, Амурская область, Забайкальский край
3	«Умные» остановки	2	Московская область, Орловская область
4	«Умная» оплата проезда	8	Московская область, Республика Мордовия, Республика Крым
5	Диспетчерские пункты и инфраструктура	4	Ивановская область, Нижегородская область, Севастополь
6	Навигация транспорта	3	Ростовская область, Московская область, общефедеральный проект

Примечание: составлено автором.

Источник: база проектов портала «Росинфра»².

² Портал «Росинфра» [Электронный ресурс]. URL: <https://rosinfra.ru/> (дата обращения: 20.05.2023).

На федеральном и региональном уровнях разрабатываются системы навигации и «умной оплаты». Информационная программа «Платон» является системой по взиманию платы с перевозчиков больших грузов, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн [3], в целях возмещения вреда, причиняемого крупными фурами автомобильным дорогам федерального значения.

Из приведённых выше данных, проекты ГЧП в области цифровизации транспорта реализуются преимущественно на автомобильном транспорте. Однако, следует заметить, что это не совсем так: за последние несколько лет (2021-2023 гг.) российским коммерческим компаниям и государственным корпорациям [1] удалось создать собственные разработки для транспорта, на многих из которых используются технологии машинного обучения. Появлению данных достижений поспособствовало несколько фактов: в 2022 году Правительство России отменило необходимость оплаты налогов среди бизнеса IT-отрасли, а также предоставило возможность льготного субсидирования³ IT-компаний для развития технологий. Какие решения удалось создать за предшествующий год и не только?

Стремительное развитие получила отрасль железнодорожного транспорта, ГЧП-проекты которой, казалось бы, являются самыми стоимостнозатратными из всех видов транспорта. Продолжает работу Личный кабинет машиниста, целью которого является автоматизация бизнес-процессов и переход компании на электронный документооборот, а в самом холдинге был внедрён «Виртуальный консультант» для решения трудовых задач. «РЖД» развивает аддитивные технологии, с помощью робототехники и 3D-печати создавая необходимые для замещения запчасти на производстве. С помощью технологий машинного обучения были созданы две программы – «Цифровой диспетчер» и «Цифровая станция», помогающая сотрудникам в реальном времени управлять целым железнодорожным комплексом. На

³ Сохранить и заместить: как государство регулировало IT в 2022 году. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/digital/879193> (дата обращения: 23.05.2023).

основе системы «Распределённого реестра данных» и при помощи блокчейн-технологий в холдинге «РЖД» был создан сервис мониторинга смарт-контрактов для эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, резервирования вагоно-мест, доставки грузов по расписанию и других организационных процессов. Для депо компания развивает технологии компьютерного зрения – для того, чтобы сделать трудовой процесс рабочих гибким и приносящим меньше издержек для холдинга.

Дочерняя компания «АФЛТ-Системс» группы «Аэрофлот» создана для того, чтобы осуществить цифровую трансформацию компании авиационной отрасли и оптимизировать стоимость её владения различными IT-сервисов и функций. Так, например, компания с талантливыми программистами-разработчиками участвует в создании «Рекомендательного сервиса динамического прогнозирования на авиарейсы».

В настоящее время совершенствование морского транспорта наиболее связано с развитием Северного Морского пути. Компания «Атомфлот» государственной корпорации «Росатом» получила государственные субсидии со сроком до 2024 года, поэтому должна разработать вместе с компанией «Гринатом» Цифровую экосистему Северного Морского пути для совершенствования процессов логистики на этом территориальном пространстве.

Участие в проектах по цифровой трансформации транспорта принимают и частные партнёры: так, например, компания из Рязанской области «Avroga Robotics» разработала прототип беспилотного трактора для сельскохозяйственных угодий и совместно со Всероссийским научно-исследовательским институтом механизации сельского хозяйства проводит испытания для дальнейшего применения этого транспорта как на малых угодьях, так и в больших агрокомплексах.

Перспективами совершенствования проектов государственно-частного партнёрства могут быть следующие варианты развития: распространение подобных проектов на другие субъекты Российской Федерации, инициация и

реализация ГЧП-проектов на различном транспорте (морском, воздушном, железнодорожном), создание уникальных IT-разработок и решений для подвижного состава и транспортной инфраструктуры, а затем последующее их распространение на магистралях других стран, проведение государственной политики по дальнейшему развитию инновационного комплекса Российской Федерации.

Таким образом, цифровые проекты государства и бизнеса на транспорте имеют инновационный характер и сложное функциональное исполнение, подкрепляемое творческими решениями для выполнения конкретных задач, при этом они способствуют повышению технического уровня развития общества и непременно ведут его в будущее.

Список литературы

1. Момотова О.Н., Воронцова Г.В., Борисова О.А. (2022) Инструменты взаимодействия органов власти и бизнес-структур в условиях цифровой интеграции. Дискуссии в области гуманитарных, естественно-научных аспектов современности: материалы XXXV Всероссийской научно-практической конференции. Том 1. С. 443-449.
2. Пьянкова С.Г., Заколюкина Е.С. (2023) Государственно-частное партнёрство в рамках развития цифровой транспортной инфраструктуры региона. Современные подходы к трансформации концепций государственного регулирования и управления в социально-экономических системах: сборник трудов 12-й Международной научно-практической конференции в трёх томах. Том 2. С. 180-188.
3. Шор И.М. (2022) Применение государственно-частного партнёрства в сфере информационных технологий. Вестник ВолГУ, серия 3: Экономика. Экология. № 3. С. 146-157.

Рогов Анатолий Алексеевич, к.ф.-м. н, доцент,

Хвойницкий Григорий Александрович, магистр

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» (МИИТ)

г. Москва, Россия

МОДЕЛИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ О ВЫБОРЕ ОБЪЕКТА ИНВЕСТИЦИЙ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

DECISION-MAKING MODELS ABOUT THE SELECTION OF AN INVESTMENT OBJECT OF A PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

Аннотация

В статье рассмотрена проблематика выбора инвестиционного проекта ГЧП частным инвестором с позиций теории полезности на основе математических и экспертных инструментов принятия решений. Данная проблема больше всего соответствует классу задач о многоальтернативном выборе. Рассмотренная методика рекомендуется для вспомогательного анализа при принятии решения о выборе объекта инвестиции ГЧП и при решении задачи о действиях игроков рынка в рамках теории потребительского спроса по методологии теории полезности.

Ключевые слова: инвестиционный проект, ГЧП, экспертная оценка, теория полезности, рейтинг, оценка риска.

Key words: investment project, PPP, expert assessment, utility theory, rating, risk assessment.

1. Введение

В современной России большее число инфраструктурных государственных проектов развивается в форме государственно-частного партнёрства (ГЧП), при этом в значительной мере проекты ГЧП реализуются в транспортной отрасли [1,2]. Это связано с тем, что, с одной стороны, проекты

развития транспортной инфраструктуры являются достаточно дорогостоящими, что слишком затратно для государства. С другой стороны, они зачастую обладают высокой экономической привлекательностью для частного бизнеса, при этом государство значительно уменьшает долю финансовых рисков для инвесторов. Если рассматривать пример железнодорожного транспорта, то основные проекты ГЧП в этой сфере связаны с созданием и развитием транспортных коридоров, в том числе строительством железнодорожных путей необщего пользования [3,4]. Наиболее крупные такие проекты – это строительство инфраструктуры линии Обская – Салехард – Надым (Северный широтный ход), линия необщего пользования Бованенково – Сабетта, линия Элегест – Кызыл – Курагино (Республика Тыва).

В настоящее время актуальной проблемой является увеличение провозной способности Восточного полигона железных дорог. По итогам 2022г. провозная способность БАМа и Транссиба составила порядка 180 млн тонн. Развитие добывающей промышленности региона обусловлено устойчивым ростом спроса на сырье, что составило потребность провоз 220 млн тонн в год. При этом повышение провозной способности Восточного полигона на 1 млн. тонн требует инвестирования 20 млрд руб. в его развитие. В 2022 году инвестирование в развитие Восточного полигона составило 140 млрд руб., в 2023 г. планируется инвестирование более 300. Существенную помощь в увеличении инвестирования составляют проекты ГЧП, в которых заинтересованы частные ресурсодобывающие и логистические компании, например, могущие обеспечить строительство радиальных линий необщего пользования и других объектов инфраструктуры от места добычи к магистральной линии [5,6]. Развитие добычи природных ресурсов, развитие железнодорожной инфраструктуры, логистических центров, портов, позволит дать дополнительный толчок развитию Дальневосточного региона, что является важнейшей стратегической задачей РФ. Для реализации многих транспортных стратегических инфраструктурных проектов министерство

транспорта осуществляет применение механизмов ГЧП, с общей долей внебюджетных инвестиций в проекте от 40% до 70%. Такие проекты транспортные ГЧП становятся наиболее жизнеспособными, государство получает возможность осуществлять масштабные проекты, частные инвесторы могут значительно диверсифицировать и снизить риски, а также обеспечить высокую рентабельность инвестиций [7,8].

По итогам 2022 года можно отметить, что в формах концессионных соглашений и соглашений о ГЧП в различных стадиях реализации находилось более 4000 проектов с общим объемом инвестиций более 6 трлн. руб., в том числе 4,3 трлн. руб. средств частных инвесторов. Это является рекордным показателем за последние годы. При этом в течение 2022г. были полностью завершены проекты ГЧП с общим объемом инвестиций более 700 млрд. руб., из которых 430 млрд. руб. – внебюджетные средства. Статистика развития ГЧП в России подтверждает, что именно инструменты ГЧП могут помочь в кратчайшие сроки осуществить масштабные стратегические проекты инфраструктурного развития России, требующие значительных объемов инвестиций.

2. Практика применения методики

Рассмотрим проблематику выбора инвестиционного проекта ГЧП частным инвестором с позиций теории полезности на основе математических и экспертных инструментов принятия решений. Данная проблема больше всего соответствует классу задач о многоальтернативном выборе.

Рассмотрим следующую постановку задачи – лицо, принимающее решение (ЛПР) делает выбор из возможных проектов ГЧП с его участием, и должно выбрать единственный проект или несколько лучших проектов [9, 10]. Общий алгоритм имеет следующий вид:

1. Указывается множество проектов (альтернатив), участвующих в конкурсе $A = (A_1, A_2, \dots, A_n)$.

Основной метод заключается в выстраивании проектов по рейтингу оценки полезности (ценности) проекта для инвестора (ЛПР) в порядке убывания. Требуемое число наиболее привлекательных проектов выбирается по рейтингу из числа получивших наилучшую оценку. С точки зрения теории полезности здесь используются гипотезы:

- о рациональности поведения инвестора на рынке;
- о тотальности оценки полезности, а именно, для любого проекта A_i может быть получено значение его рейтинговой оценки $R(A_i)$ как полезности $U(A_i)$ для инвестора, $R(A_i) = U(A_i)$;
- о транзитивности предпочтения инвестора при выборе проекта, а именно, если проект A_1 предпочтительнее проекта A_2 , а проект A_2 предпочтительнее проекта A_3 , то проект A_1 предпочтительнее проекта A_3 .

Эти гипотезы представляются очевидными, однако поведение инвестора на рынке может быть недостаточно предсказуемым и описываться более сложными моделями.

2. Поскольку ЛПР не может сразу дать прямую интегральную оценку полезности, то необходимо создать механизм, позволяющий представить полезность в виде функции, зависящей от отдельных полезностей фиксированного набора из k характеристик, по которым инвестор оценивает проект. Рассмотрим аддитивную формулу расчета, согласно которой итоговый рейтинг (полезность) альтернативы равен сумме полезностей от каждой отдельной его характеристики:

$$U(A_i) = U_1(A_i) + \dots + U_k(A_i) \quad (1)$$

Таким образом, ЛПР должен указать набор характеристик, по которым оцениваются проекты, а также шкалы, по которым оценивается каждая характеристика. Поскольку характеристики имеют различную значимость (вес) своего вклада в общую полезность, ЛПР должен сформировать веса $\omega_1, \omega_1, \dots, \omega_k$ с помощью отдельных методов (экспертных, или экспертно-

математических). Тогда аддитивная формула расчета рейтинга проекта A_i принимает вид:

$$U(A_i) = \omega_1 * a_{1i} + \dots + \omega_{k_i} * a_{k_i}, \quad (2)$$

где a_{ji} – это вычисляемый частный рейтинг фактического значения характеристики номер j для альтернативы A_i .

3. Существуют отдельные методики экспертного вычисления показателя a_{ji} , приведём линейную форму его расчета для критерия. Если мы хотим использовать шкалу $[0; S]$ для результата, то обозначим через x_{ji} – фактическое значение характеристики j для проекта i ; через $a_{j\text{лучш}}$ ($a_{j\text{худш}}$) – наиболее (наименее) предпочтительное значение критерия j с точки зрения инвестора. Тогда получим следующую расчётную формулу:

$a_{ji} = S * (x_{ji} - a_{j\text{худш}}) / (a_{j\text{лучш}} - a_{j\text{худш}}).$	(3)
-------------------------------------------------------------------------------------	-----

Для более точного расчета можно применить кусочно-линейную модель, построенную по аналогичному принципу.

4. По формулам (2,3) проводим расчет и выбираем наилучшие по рейтингу проекты ГЧП для инвестирования.

Рассмотрим иллюстрирующий пример с некоторыми произвольными данными. Сразу отметим, что наиболее продвинутый принятия решений – метод анализа иерархий, основанный на описанных выше формулах и теории, но использующий для формирования экспертных оценок систему матриц парных сравнений, мы приводить не будем ввиду его громоздкости.

Опишем задачу. Рассмотрим некоторые абстрактные проекты: A_1 – строительство участка железнодорожного пути необщего пользования, A_2 – строительство вспомогательных объектов железнодорожной инфраструктуры, A_3 – строительство мультимодального транспортно-логистического центра.

Для примера выберем следующие характеристики: 1 – прогнозируемая средняя годовая норма доходности проектов (%); 2 – оценка риска реализации проекта (%); 3 – доля частных инвестиций в среднем в проектах (%).

Веса назначим экспертными оценками, результат представим нормированным на 1.

Итоговую и промежуточные шкалы рейтингов возьмём от 0 до $S=10$.

Данные для расчета представим в Таблице 1.

Таблица 1. – Исходные данные для решения задачи многоальтернативного выбора

Проект (альтернатива)	Средняя норма доходности, %	Риск реализации, %	Доля частных инвестиций, %
1	2	3	4
A_1 – ж/д путь	9	14	50
A_2 – ж/д инфраструктура	12	9	60
A_3 – ТЛЦ	15	5	70
Вес ω	0,5	0,3	0,2
$a_{лучш}$	20	0	30
$a_{худш}$	5	20	80

Результаты расчета, проведенных в EXCEL, представим в Таблице 2.

Таблица 2. Матрица частных рейтингов альтернатив по фактическим характеристикам в шкале 0 – 10

	1. «Средняя норма доходности»	2. «Риск реализации»	3. «Доля частных инвестиций»
1	2	3	4
1. « A_1 – ж/д путь»	$a_{11} = 2,7$	$a_{21} = 3,0$	$a_{31} = 6,0$
2. « A_2 – ж/д инфраструктура»	$a_{12} = 4,7$	$a_{22} = 5,5$	$a_{32} = 4,0$
3. « A_3 – ТЛЦ»	$a_{13} = 6,7$	$a_{23} = 7,5$	$a_{33} = 2,0$

В итоге мы получим в результате расчетов по формуле (3) следующие рейтинги альтернатив (Таблица 3).

Таблица 3. Итоговые рейтинги проектов ГЧП в шкале 0 – 10

	Рейтинг альтернативы
1	2
1. «А ₁ – ж/д путь»	R(A ₁) = 3,4
2. «А ₂ – ж/д инфраструктура»	R(A ₂) = 4,8
3. «А ₃ – ТЛЦ»	R(A ₃) = 6,0

Таким образом, наибольшим рейтингом обладает инвестиционный проект ГЧП «Строительство транспортно-логистического центра».

Отметим, что методы промежуточных расчётов могут быть более сложными. В частности, более точный результат мы получим при использовании кусочно-линейной формулы, аналогичной (2) и использовании матриц парных сравнений для вычисления весовых коэффициентов ω_i и экспертных оценок для a_{ji} .

3. Заключение

Следует отметить, что окончательное решение принимает инвестор, при этом могут быть учтены сложно формализуемые параметры. Кроме того, любая методика, связанная с принятием решений, может оперировать десятками параметров, точность инициализации которых может быть недостаточно высокой для корректной работы метода. Рассмотренная методика рекомендуется для вспомогательного анализа при принятии решения о выборе объекта инвестиции ГЧП и при решении задачи о действиях игроков рынка в рамках теории потребительского спроса по методологии теории полезности.

Список литературы

1. Быков, Ю. А., Сидраков, А. А., Фадеева, В. А. Формирование множества вариантов направления проектируемых железных дорог и оценка их конкурентоспособности. // Качество. Инновации. Образование. 2020. № 1 (165). С. 44-49.
2. Гуськова, М. Ф., Ракитин, Ф. А. Сравнительный анализ моделей и механизмов устойчивого развития транспортной системы мегаполиса. // Экономические науки. 2023. № 218. С. 153-163.

3. Корепанова, А. Д., Арькова, П. А., Гуськова, М. Ф. Ценообразование на объекты здравоохранения в условиях концессионного соглашения. В сборнике: Современное состояние, проблемы и перспективы развития отраслевой науки. Материалы V Всероссийской конференции (с международным участием). Под общей редакцией Т.В. Шепитько. Москва, 2020. С. 32-36.
4. Маскаев, Д. В., Савчук, Р. Р. Экономические механизмы разработки и реализации проектов ГЧП на примере инфраструктуры Московской области. В сборнике: Современное состояние, проблемы и перспективы развития отраслевой науки. Материалы Всероссийской конференции с международным участием. 2019. С. 185-192.
5. Прокофьева, Е. С., Сидраков, А. А., Фадеева, В. А. Проблемы учета неопределенности транспортного процесса: стоимостная оценка рисков. // Качество. Инновации. Образование. 2020. № 1 (165). С. 121-129.
6. Савчук, Р. Р. Определение эффективности проектного финансирования при реализации проектов государственно-частного партнерства. // Качество. Инновации. Образование. 2020. № 2 (166). С. 74-78.
7. Савчук, Р. Р. Некоторые аспекты определения эффективности проектного финансирования при реализации государственно-частного партнерства. В книге: ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА: МОДЕЛИ И ОПЫТ - 2020. СБОРНИК ТЕЗИСОВ ДОКЛАДОВ КОНФЕРЕНЦИИ. Санкт-Петербургский государственный университет. 2020. С. 41-48.
8. Синицина, А. М., Смирнова, Э. Е. Применение инструментов государственно-частного партнерства при строительстве автомобильных дорог. В сборнике: Современное состояние, проблемы и перспективы развития отраслевой науки. материалы VI Всероссийской конференции с международным участием, посвященной 125-летию РУТ (МИИТ). Москва, 2021. С. 272-276
9. Смирнова, Э. Е. Контракт жизненного цикла (КЖЦ) как эффективный механизм государственно-частного партнерства в России. В книге: ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА: МОДЕЛИ И ОПЫТ – 2019. Сборник тезисов докладов конференции. Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента». 2019. С. 70-73.
10. Шинковенко, А. П., Елизаров, Е. Р., Савчук, Р. Р. Российская практика проектного финансирования жилищного строительства. В сборнике: Современное состояние, проблемы и перспективы развития отраслевой науки. материалы VI Всероссийской конференции с международным участием, посвященной 125-летию РУТ (МИИТ). Москва, 2021. С. 500-503.

Пасенко Юрий Игоревич, студент магистерской программы

**ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет»,
юридический факультет**

Сидоренко Дарья Андреевна, студент магистерской программы

**ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет "Высшая
школа экономики"»**

г. Санкт-Петербург, Россия

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКИ СВЯЗАННЫХ С ОБЪЕКТОМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

DEFINITION OF VEHICLES TECHNOLOGICALLY CONNECTED WITH THE OBJECT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Аннотация

В 2022 году в федеральное законодательство о государственно-частном партнерстве были внесены изменения в отношении транспортных проектов. В том числе была закреплена такая категория объектов, как транспортные средства, технологически связанные с объектом транспортной инфраструктуры. Данная работа посвящена исследованию указанной новеллы и определению критериев наличия технологической связи транспортных объектов. Авторы исследовали изменение отечественного законодательства, судебную практику по вопросам технологической связи в схожих областях и вывели критерии определения технологической связи.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, концессионное соглашение, соглашение о государственно/муниципально-частном партнерстве, технологическая связь, регулярные перевозки пассажиров, общественный транспорт.

Key words: public-private partnership, concession agreement, agreement on public/municipal-private partnership, tariff regulation, joint tender, concessor's fee, transportation.

Федеральный закон "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 13.07.2015 N 224-ФЗ, а также Федеральный закон "О концессионных соглашениях" от 21.07.2005 N 115-ФЗ (далее, соответственно – Закон о концессиях и Закон о ГЧП) устанавливают перечень объектов, в отношении которых может быть заключено концессионное соглашение, соглашение о государственно-частном или муниципально-частном партнерстве. При этом оба законодательных акта содержат указание на такой объект, как объекты транспортной инфраструктуры и технологические связанные с ними транспортные средства, необходимые для осуществления деятельности по перевозке пассажиров⁴.

Однако положения упомянутых нормативных правовых актов не конкретизируют понятие и признаки технологической связанности. Более того, указанное понятие является новеллой законодательства, так как было включено в него в 2022 году, что объясняет отсутствие судебной практики⁵. Стоит пояснить, что речь идет именно о технологически связанных транспортных средствах, понятие технологической связи в отношении других объектов ранее существовало в Законе о концессиях и Законе о ГЧП.

Между тем, этот вопрос имеет довольно серьезное практическое значение, так как от ответа на него может зависеть действительность заключаемого соглашения. Отсутствие ясности в этом вопросе делает непонятным, имеет ли значение вид общественного транспорта, включаемого в соглашение. В частности, будет ли ответ на вопрос о наличии

⁴ Пункт 12 части 1 статьи 4 Закона о концессиях, пункт 2 части 1 статьи 7 Закона о ГЧП.

⁵ Федеральный закон от 01.05.2022 № 126-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

технологической связи различаться, если объектом соглашения станет электробус, автобус, троллейбус или трамвай? Ведь степень технической зависимости от, например, создаваемого депо или транспортного парка, у этих видов транспорта разная.

В то же время вопрос наличия технологической связи рассматривался в судебной практике относительно объектов водоснабжения и теплоснабжения⁶. Именно поэтому, учитывая отсутствие сформировавшейся практики определения наличия технологической связанности между объектами транспортной инфраструктуры и общественным транспортом, полезным будет обратиться к опыту, накопившемуся в других областях.

Можно выделить следующие позиции судов по вопросу определения наличия технологической связанности между разными объектами. Так, подобная связь может выражаться в невозможности использовать один из объектов без второго⁷. Иначе говоря, оба объекта должны являться частью системы, для работы которой необходимо одновременное функционирование каждого из них.

Также отмечается, что технологически связанные объекты не могут использоваться отдельно, они являются частью одной системы либо предназначены для эксплуатации в едином процессе⁸. При этом такие объекты могут быть обособлены друг от друга в пространстве⁹.

Из рассмотренных судебных актов следует, что технологическая связь определяется через единое функциональное назначение объектов в рамках определенного процесса.

⁶ Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 23.03.2018 № Ф07-844/2018 по делу № А66-2732/2017; Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 26.01.2016 по делу № А11-10309/2016; Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 25.04.2018 № Ф09-1573/18 по делу № А60-26513/2017.

⁷ Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 25.01.2010 по делу № А50-10873/2009.

⁸ Постановление Пятнадцатого апелляционного арбитражного суда от 29.02.2012 по делу № А53-17990/2011, Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 26.01.2016 по делу № А11-10309/2016

⁹ Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 25.04.2018 № Ф09-1573/18 по делу № А60-26513/2017.

Важно, что вышеуказанная норма, посвященная технологической связи объекта транспортной инфраструктуры и общественного транспорта, введена Федеральным законом, который также предусматривал внесение изменений в Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹⁰ (далее – Закон о перевозках).

В Законе о перевозках претерпела изменение часть 2 статьи 14, в которую были добавлены положения об осуществлении регулярных перевозок пассажиров посредством заключения концессионного соглашения, соглашения о государственно-частном или муниципально-частном партнёрстве. В измененной норме перечислены конкретные виды транспорта (городской наземный электрический транспорт, автобусы, электробусы) и объекты, технологически обеспечивающие их движение, в отношении которых могут быть заключены соглашения об осуществлении перевозок пассажиров.

Из данной нормы следует, что связь между объектом транспортной инфраструктуры и подвижным составом заключается в том, что последний обеспечивает их движение.

Закон о концессионных соглашениях и Закон о ГЧП, в свою очередь, говорят об объекте транспортной инфраструктуры, технологически связанном с транспортом, необходимым для обеспечения пассажироперевозок.

В контексте рассмотренной практики можно предположить, что относимость транспортного средства к объекту концессионного соглашения устанавливается на основании критерия технологической связанности, который выражается в том, что объект транспортной инфраструктуры обеспечивает движение соответствующего транспортного средства, и

¹⁰ Федеральный закон от 01.05.2022 № 126-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

критерия обеспечения перевозок пассажиров. Если при включении соответствующего транспорта в объект, например, концессионного соглашения, оба критерия соблюдаются, то налицо правомерность подобного условия.

Однако подобное толкование скрывает за собой некоторые риски. Во-первых, далеко не каждый объект необходим для обеспечения именно движения транспортного средства. Например, в то время как в депо обеспечивается техническое обслуживание трамвая, то его движению способствует наличие сети и тяговых подстанций. Следовательно, при составлении текста концессионного соглашения необходимо это учитывать. И если, к примеру, в рамках такого соглашения предполагается модернизировать трамвайную сеть города, включающую в себя пути, электрическую сеть, депо и подстанции, то включение подвижного состава в объект такого соглашения будет обоснованным. Однако если в рамках инвестиционного проекта будет предполагаться создание нового депо, то подобные действия уже не кажутся столь обоснованными.

Вместе с тем подобное толкование представляется наиболее адекватным, так как оно, во-первых, соответствует выработанному судебной практикой критерию связанности как участию в едином технологическом процессе, во-вторых, учитывает, что изменения в Законах о перевозках, ГЧП, концессионных соглашениях были, как указывалось, одним нормативным правовым актом, что свидетельствует о наличии единого замысла у законодателя.

Более того, в таком подходе есть и некоторая логика. Таким образом законодатель побуждает инвесторов и публично-правовые образования реализовывать инвестиционные проекты не в отношении отдельных объектов, а целых сетей (трамвайный, троллейбусных, электробусных и проч.), что, в свою очередь, способствует более быстрой модернизации соответствующей инфраструктуры.

В то же время, такая интерпретация упомянутых положений законодательства вскрывает некоторые противоречия в пункте 2 части 2 статьи 14 Закона о перевозках. В нем в качестве одного из видов транспорта указывается автобус. Однако очевидно, что не существует такого объекта, который обеспечивал бы движение этого транспортного средства в силу довольно высокой автономности последнего. Такое противоречие можно преодолеть, толкуя понятие обеспечения движения максимально широко, включая в него и участие объекта в техническом обслуживании. Однако такой подход будет противоречить сложившейся судебной практике и в целом лишает смысла подобное указание.

Впрочем, сложность со включением в инвестиционный проект мероприятий по приобретению транспортных средств может быть преодолена. Подвижной состав может быть включен в перечень иного имущества, по поводу которого у концессионера (частного партнера) возникают те или иные обязанности. Однако в данном случае, вероятно, необходимо учитывать риски, связанные с антимонопольным законодательством.

Таким образом, сделан вывод о том, что при реализации транспортных проектов может возникнуть проблема с определением технологически связанных объектов. Существование данной проблемы объясняется малым сроком существования нормы, относящей технологически связанные транспортные средства к объектам соглашения, и отсутствием релевантной судебной практики.

Вместе с тем в данной работе предложен способ толкования соответствующих норм действующего законодательства, который мог бы помочь преодолеть обозначенную неопределенность.

Список литературы

1. Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ (ред. от 29.12.2022) "О концессионных соглашениях"
2. Федеральный закон от 13.07.2015 N 224-ФЗ (ред. от 29.12.2022) "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве"

в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

3. Федеральный закон от 01.05.2022 N 126-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"
4. Федеральный закон от 13.07.2015 N 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
5. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 23.03.2018 № Ф07-844/2018 по делу № А66-2732/2017
6. Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 26.01.2016 по делу № А11-10309/2016
7. Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 25.04.2018 № Ф09-1573/18 по делу № А60-26513/2017
8. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 25.01.2010 по делу № А50-10873/2009.
9. Постановление Пятнадцатого апелляционного арбитражного суда от 29.02.2012 по делу № А53-17990/2011.

Савчук Рамиля Рафиковна, к.ф.н., доцент

Елизаров Егор Романович, магистр

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» (МИИТ)

г. Москва, Россия

ОПЫТ ПОДДЕРЖКИ МЧП – ПРОЕКТОВ В ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ ПОДОЛЬСК МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

EXPERIENCE OF SUPPORTING MUNICIPAL PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP PROJECTS IN THE CITY DISTRICT OF PODOLSK, MOSCOW REGION

Аннотация

Исследование посвящено проблематике развития муниципально-частного партнерства (далее – МЧП) как инструмента реализации инфраструктурных и инвестиционных проектов в регионах РФ. В статье проведен анализ порядка взаимодействия на этапах разработки, рассмотрения, принятия решения о реализации, осуществления контроля, мониторинга и ведения реестра МЧП–проектов в исследуемом муниципальном образовании.

Ключевые слова: муниципально-частное партнерство, регион, стратегия социально-экономического развития региона, инвестиционные проекты.

Keywords: municipal public-private partnership, region, strategy for socio-economic development of the region, investment projects.

1. Введение

Исследование и распространение опыта поддержки реализации проектов МЧП на территории Московской области интересно не только с позиции управления, но и с позиций того влияния, которое оказывает успешная реализация проектов МЧП на социально-экономическое развитие региона

(территории). Кроме того, после того, как в 2018 г. была утверждена Правительством Московской области Стратегия социально-экономического развития региона до 2030 года [1] у муниципальных образований появилась возможность строить свою работу в соответствии с основными приоритетами и направлениями развития страны. Именно ими рекомендовано руководствоваться органам местного самоуправления при разработке собственных стратеги.

2. Организация поддержки МЧП–проектов в городском округе Подольск

В ноябре 2019г. Стратегия социально-экономического развития до 2030г. была утверждена решением Совета депутатов городского округа Подольск [2].

Принятие данных документов позволило по-иному организовать планирование деятельности Администрации. Мы провели анализ порядка взаимодействия на этапах разработки, рассмотрения, принятия решения о реализации, осуществления контроля, мониторинга и ведения реестра МЧП-проектов в исследуемом муниципальном образовании (далее - Порядок) [3], а также на перспективные инвестиционные проекты городского округа, которые запланированы к реализации в 2023–2028гг.

Согласно постановлению Главы городского округа Подольск, Администрация является уполномоченным органом в сфере МЧП и имеет следующие полномочия:

- 1) обеспечение координации деятельности органов местного самоуправления при реализации МЧП–проектов;
- 2) согласование конкурсной документации публичного партнера для проведения конкурсов на право заключения СМЧП (соглашение о муниципально-частном партнерстве);
- 3) осуществление мониторинга реализации СМЧП;
- 4) ведение реестра заключенных СМЧП;
- 5) и др. [4].

В рамках реализации МЧП–проектов исследуемое муниципальное образование выступает публичным партнером, а уполномоченным органом в сфере МЧП в городском округе Подольск является Администрация в лице Управления по инвестиционной деятельности, развитию производства и предпринимательства, которое осуществляет методическое сопровождение деятельности отраслевых (функциональных) органов и структурных подразделений Администрации, которые занимаются разработкой и рассмотрением предложений о реализации МЧП-проектов, а также подготовкой и реализацией СМЧП.

Предложение о реализации МЧП–проекта разрабатывается по законодательно утвержденной форме. В случае если инициатором МЧП–проекта выступает публичный партнер, то он определяет в соответствии с ведомственной (отраслевой) принадлежностью объекта СМЧП отраслевой (функциональный) орган или структурное подразделение Администрации (далее - ответственное структурное подразделение), обеспечивающее разработку предложения о реализации МЧП–проекта и подготовку проекта СМЧП, в соответствии с требованиями ч. 3 ст. 8 Закона № 224-ФЗ [5], и затем направляет такое предложение на рассмотрение в Управление.

При подготовке предложения о реализации МЧП–проекта в целях оценки его экономических показателей и возможности участия средств местного бюджета в этом процессе, а также использования земельных и имущественных ресурсов городского округа ответственное структурное подразделение направляет такое предложение на рассмотрение заместителям Главы Администрации, курирующим вопросы экономики, финансов и имущественно-земельных отношений, которые в установленный 10-дневный срок, направляют информацию о возможности участия муниципального образования в реализации МЧП–проекта.

В случае если инициатором МЧП–проекта выступает частный партнер, то он вправе разработать предложение о реализации МЧП–проекта в соответствии с ч. 3 и 4 ст. 8 Закона № 224-ФЗ, и направить его на рассмотрение

публичному партнеру. Одновременно с этим частный партнер предоставляет публичному партнеру выданную банком или иной кредитной организацией независимую гарантию в объеме не менее чем 5 % от объема прогнозируемого финансирования проекта.

Отметим, что до направления предложения между частным и публичным партнерами могут быть проведены предварительные переговоры, связанные с разработкой предложения о реализации МЧП–проекта [5], с участием Управления.

При рассмотрении предложения публичный партнер вправе провести с инициатором МЧП–проекта переговоры, связанные с рассмотрением предложения о его реализации [6].

Рассмотрим поэтапно процедуры принятия решения о реализации МЧП–проекта и заключения СМЧП (см. таблицу 1).

Таблица 1. Принятие решения о реализации МЧП–проекта и заключение СМЧП

Этап	Участники	Сроки	Нормативный правовой акт, соответствующий этапу
1	2	3	4
Принятие решения о реализации МЧП–проекта	Министерство Глава городского округа	Не более 60 дней со дня получения положительного заключения	-
Организация и проведение конкурса	Ответственное структурное подразделение Администрации	–	Гл. 5 Закона № 224-ФЗ, за исключением случаев, предусмотренных ч. 3.2, 8-10 ст. 10 Закона № 224-ФЗ
Размещение решения о реализации МЧП–проекта на официальных сайтах Администрации и РФ для размещения информации о проведении торгов www.torgi.gov.ru	Ответственное структурное подразделение Администрации	–	Ч. 8 с. 10 Закона № 224-ФЗ
Рассмотрение решения и принятие решения	Ответственное структурное		Ч. 9-11 ст. 10 Закона № 224-ФЗ и в порядке, установленном

по заявлениям иных лиц о намерении участвовать в конкурсе на право заключения СМЧП	подразделение Администрации	–	постановлением Правительства РФ от 19 декабря 2015 г. № 1387 «О порядке направления публичному партнеру заявления о намерении участвовать в конкурсе на право заключения соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве»
Подготовка решения о реализации МЧП-проекта	Ответственное структурное подразделение Администрации и Управление	–	-
Контроль за исполнением СМЧП	–	–	Ст. 14 Закона № 224-ФЗ и Правилами осуществления публичным партнером контроля за исполнением соглашения о ГЧП и СМЧП, утвержденными постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2015 г. № 1490 «Об осуществлении публичным партнером контроля за исполнением соглашения о государственно-частном партнерстве и соглашения о муниципально-частном партнерстве»
Направление отчета о проведенных контрольных мероприятиях с приложением актов о результатах контроля	Ответственное структурное подразделение Администрации и Управление	До 01 февраля	-
Мониторинг реализации СМЧП	Управление	–	Порядок, утвержденный приказом Министерства экономического развития РФ от 27 ноября 2015 г. № 888 «Об утверждении порядка мониторинга реализации соглашений о государственно-частном партнерстве, соглашений о муниципально-частном партнерстве»
Направление сведений и документов, предусмотренных Порядком мониторинга, в Управление	Ответственное структурное подразделение Администрации	–	–
Направление в Министерство информации о мониторинге СМЧП	Управление	До 01 февраля	Согласно приложению к приказу Министерства экономического развития РФ от 27 ноября 2015 г. № 888 «Об утверждении порядка мониторинга реализации соглашений о государственно-частном партнерстве, соглашений о муниципально-частном партнерстве»

Размещение результатов мониторинга на официальном сайте Администрации	Управление	–	–
Ведение реестра заключенных СМЧП и его опубликование на сайте Администрации	Управление	–	Приложение 1 к Порядку

Источник: составлено авторами.

Важно отметить, что в г.о. Подольск действуют федеральные меры поддержки инвесторов, в частности: поручительства по кредитным договорам, договорам займа, договорам лизинга, по договорам о предоставлении банковской гарантии [7]. Так как в большинстве случаев частный бизнес не готов инвестировать в высокорисковые проекты с достаточно длительным периодом окупаемости в текущих условиях нестабильной экономической ситуации, применение МЧП может стать действенным механизмом активизации инвестиционной деятельности в городском округе.

Также благодаря привлечению частного капитала муниципальное образование может снизить нагрузку на бюджет. Стоит отметить, что формирование сети индустриальных парков и технопарков, промышленно-производственных зон в г.о. Подольск существенно повысило качество среды для ведения бизнеса.

В таблице 2 представлены инвестиционные проекты г.о. Подольск, запланированные к реализации в 2023–2028 гг.

Таблица 2. Инвестиционные проекты городского округа Подольск (план реализации 2023–2028 гг.)

№	Наименование проекта	Инвестор, объем инвестиций (тыс. руб.)	Срок реализации (начало/окончание)	Планируемое количество рабочих мест
1	2	3	4	5

1.	Строительство завода по производству шпротной и деликатесной рыбной продукции	ООО «АПК Русский рыбный мир», 350 282,00	сентябрь 2018 / декабрь 2024	203
2.	Строительство распределительного центра	ООО «Аренда-групп», 1 000 000,00	январь 2022 / июль 2024	50
3.	Реконструкция фабрики по производству гофрокартона и гофротары со строительством склада сырья	АО «Архбум», 700 000,00	сентябрь 2022 / декабрь 2023	–
4.	Строительство автомобильной газонакопительной компрессорной станции	ООО «Авгороуд+», 250 000,00	март 2022 / июнь 2023	8
5.	Строительство дилерского центра строительной техники	ООО Трансмехсервис», 1 350 000,00	январь 2015 / декабрь 2025	300
6.	Строительство индустриального парка «Южный»	«Индустриальный парк Южный», 8 000 000,00	январь 2021 / декабрь 2028	7000
7.	Строительство многофункционального торгового комплекса	ООО «АктивИнвест», 450 000,00	март 2021 / июнь 2023	150
8.	Строительство мультитемпературного складского комплекса	ООО «Мультиколд», 6 000 000,00	июнь 2021 / декабрь 2025	700
9.	Строительство производственного комплекса хлебобулочных изделий	ООО «Коломенское поле», 12 000 000,00	ноябрь 2018 / декабрь 2023	1400
10.	Строительство производственно-складского комплекса	ООО «Проект Девелопмент», 18 500 000,00	март 2015 / декабрь 2023	27
11.	Строительство производственного комплекса по обжарке кофе	ООО «Арабика», 600 000,00	ноябрь 2013 / декабрь 2024	150
12.	Строительство складского здания	ООО «Пром-Развитие», 700 000,00	март 2022 / июнь 2024	100

13.	Строительство специализированного больничного учреждения	ООО «Клиника памяти», 330 000,00	сентябрь 2013 / декабрь 2024	134
14.	Строительство торгово-выставочного комплекса	ООО «СМ-Бизнес», 560 500,00	июнь 2018 / декабрь 2024	175

Источник: Администрация городского округа Подольск, 2023

Представленные в таблице 2 проекты направлены именно на сферы высокой социальной и экономической значимости для общества, т.к. обеспечивают улучшение качества жизни местного населения. По статистике обращений граждан, поступивших в 2021г. в Администрацию, именно проблемы социально-экономической деятельности и вопросы ЖКХ занимают лидирующие позиции.

3. Обеспечение укрепления экономического потенциала муниципального образования на основе реализации МЧП–проектов

На реализацию инвестиционного проекта по созданию индустриального парка «Южный» возлагаются особые надежды, т.к. именно он, по мнению разработчиков, позволит обеспечить экономическую безопасность г.о. Подольск, существенно снизив зависимость от внешних и внутренних угроз.

Таким образом, именно путем привлечения средств частного сектора возможно обеспечить исполнение социальных гарантий со стороны Администрации городского округа в таких сферах как транспорт, жилищно-коммунальное хозяйство, туризм, охрана здоровья, социальное обслуживание и др.

Стоит отметить, что в последние годы в Московской области в рамках концессии происходит масштабное обновление транспортной инфраструктуры, жилищно-коммунального хозяйства (модернизации ветхих систем тепло- и водоснабжения и др.). В связи с этим Администрации г.о.

Подольск может быть полезен опыт других муниципальных образований Московской области.

В дальнейшем разработка социально-экономического развития г.о. Подольск будет представлена по трем сценариям. При этом согласно базовому (умеренному) сценарию, приоритет должен быть отдан совершенствованию сферы МЧП и привлечению инвестиций в системообразующие объекты, оказывающие влияние на социальную стабильность, связанную с сохранением рабочих мест. В этом контексте Администрация может сделать ставку на использование конкурентных преимуществ городского округа - в первую очередь это удобное географическое положение и наличие на территории муниципального образования объектов инвестиционной инфраструктуры, то есть форматов поддержки инвесторов (индустриальные парки «Южный», «Коледино», «Валищево» и технопарки «Сынково» и «Подолье»), а также Подольской торгово-промышленной палаты, которая выступает обеспечивает организацию инфраструктуры поддержки субъектов малого и среднего бизнеса.

Таким образом, можно утверждать, что именно механизмы МЧП позволяют успешно реализовывать важные инфраструктурные инвестиционные проекты не только в развитие транспортной инфраструктуры, но и с другие сферы, которые существенным образом влияют на социально-экономическое развитие муниципального образования, повышают уровень жизни населения, инвестиционную привлекательность территории, рост экономического потенциала.

Список литературы

1. Постановление Правительства МО от 28 декабря 2018 г. № 1023/45 «О Стратегии социально-экономического развития Московской области на период до 2030 года» // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?from=286479-0&req=doc&rnd=kvwLGQ&base=MOB&n=353739#gkWGvUTiSbBb7AFG1> (дата обращения: 23.04.2023).

2. Решение Совета депутатов городского округа Подольск Московской области от 28 ноября 2019 г. № 65/3 «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития муниципального образования «Городской округ Подольск Московской области» на период до 2030 года» // Совет депутатов Городского округа Подольск: офиц. сайт URL: <https://www.gorsovet-podolsk.ru/getfile.php?fid=899> (дата обращения: 23.04.2023).
3. Постановление от 13 ноября 2020 г. № 1485-П «Об утверждении Порядка взаимодействия на этапах разработки, рассмотрения, принятия решения о реализации, осуществления контроля, мониторинга и ведения реестра проектов муниципально-частного партнерства в муниципальном образовании «Городской округ Подольск Московской области» // Администрация Городского округа Подольск: офиц. сайт. URL: <http://подольск-администрация.рф/invest-portal/munitsipalno-chastnoe-partnerstvo/> (дата обращения: 23.04.2023).
4. Постановление от 13 ноября 2020 г. № 318-П «Об определении уполномоченного органа в сфере муниципально-частного партнерства в муниципальном образовании «Городской округ Подольск Московской области» // Администрация Городского округа Подольск: офиц. сайт. URL: <http://подольск-администрация.рф/invest-portal/munitsipalno-chastnoe-partnerstvo/> (дата обращения: 23.04.2023).
5. Приказ Министерства экономического развития РФ от 20 ноября 2015 г. № 864 «Об утверждении порядка проведения предварительных переговоров, связанных с разработкой предложения о реализации проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства, между публичным партнером и инициатором проекта» // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_191504/2ff7a8c72de3994f30496a0ccbb1ddafdaddf518/ (дата обращения: 23.04.2023).
6. Приказ Министерства экономического развития РФ от 20 ноября 2015 г. № 863 «Об утверждении порядка проведения переговоров, связанных с рассмотрением предложения о реализации проекта государственно-частного партнерства, проекта муниципально-частного партнерства, между публичным партнером и инициатором проекта» // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_191541/ (дата обращения: 23.04.2023).
7. Меры поддержки бизнеса в Подмосковье по состоянию на январь 2023 года // Администрация Городского округа Подольск: офиц. сайт. URL: <http://подольск-администрация.рф/meryu-podderzhki-biznesa-v-podmoskove-ro-sostoyaniyu-na-yanvar-2023-goda/> (дата обращения: 23.04.2023).

Смирнова Эльвира Евгеньевна, к.т.н., доцент

Елизаров Егор Романович, магистр

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» (МИИТ)

г. Москва, Россия

ТОЧКИ РОСТА МУНИЦИПАЛЬНО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ ПОДОЛЬСК МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

GROWTH POINTS OF MUNICIPAL-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE CITY DISTRICT OF PODOLSK, MOSCOW REGION

Аннотация

В статье рассмотрены отдельные аспекты развития муниципально-частного партнерства (далее – МЧП) как инструмента реализации инфраструктурных и инвестиционных проектов в муниципальных образованиях/ Определены возможности реализации МЧП-проектов на основе создания кластеров в исследуемом муниципальном образовании.

Ключевые слова: муниципально-частное партнерство, территория муниципального образования, кластер, инфраструктурные проекты.

Key words: municipal-private partnership, municipal territory, cluster, infrastructure projects.

1. Введение

Вектор развития муниципальных образований определен рядом стратегических документов, принятых правительственными органами [1].

В рамках социально-экономического развития городского округа [2] перед действующей Администрацией стоят вопросы создания условий для привлечения средств частных партнеров с целью обеспечения местных предприятий производственной и технологической конкурентоспособностью,

а также совместного с муниципальными органами власти финансированию строительства и модернизации объектов социальной инфраструктуры.

2. Практические аспекты реализации МЧП-проектов

Для обеспечения адресной поддержки субъектов среднего и малого бизнеса, реализующих инновационные программы, предлагается выделить возможные направления развития промышленного предприятия, расположенного на территории городского округа Подольск (Рис. 1).

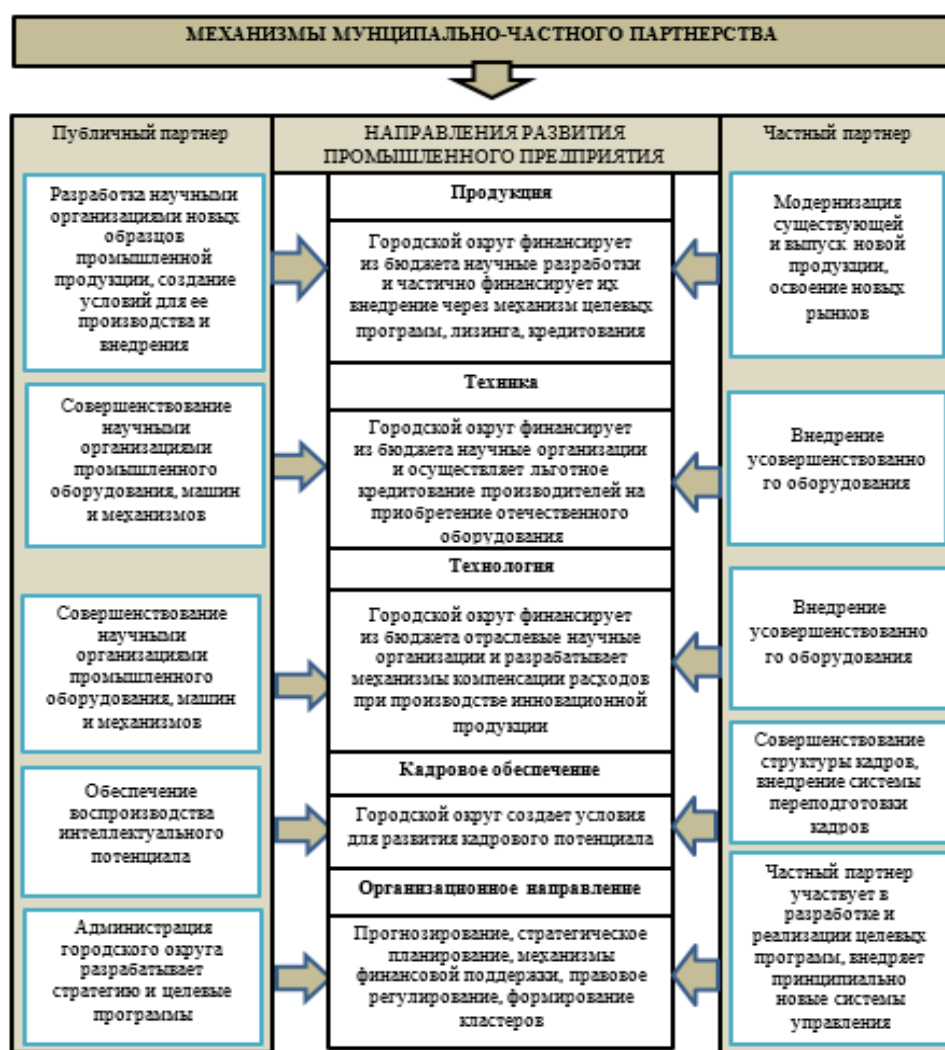


Рисунок 1. Направления развития промышленного предприятия, расположенного на территории городского округа Подольск

Инновационное развитие промышленного предприятия данного муниципального образования предлагается проводить в рамках реализации МЧП-проекта.

Кроме развития промышленного предприятия в краткосрочной перспективе Администрации целесообразно сформировать и развивать взаимодействия муниципальных и предпринимательских структур в сфере транспорта, строительства, ЖКХ городского округа [3].

Для интеграции хозяйствующих субъектов транспорта, строительства, ЖКХ данного муниципального образования в его рыночное пространство предлагается сформировать механизм поддержки развития социального предпринимательства, направленный на решение проблем городского округа. Кластерное взаимодействие в этой сфере позволит стимулировать инновационную деятельность, создаст конкурентную среду, повысит качество управления и улучшит обеспечение данных сфер квалифицированными трудовыми ресурсами.

На Рис. 2 представлена кластерная форма взаимодействия в сфере транспорта, строительства, ЖКХ городского округа Подольск.

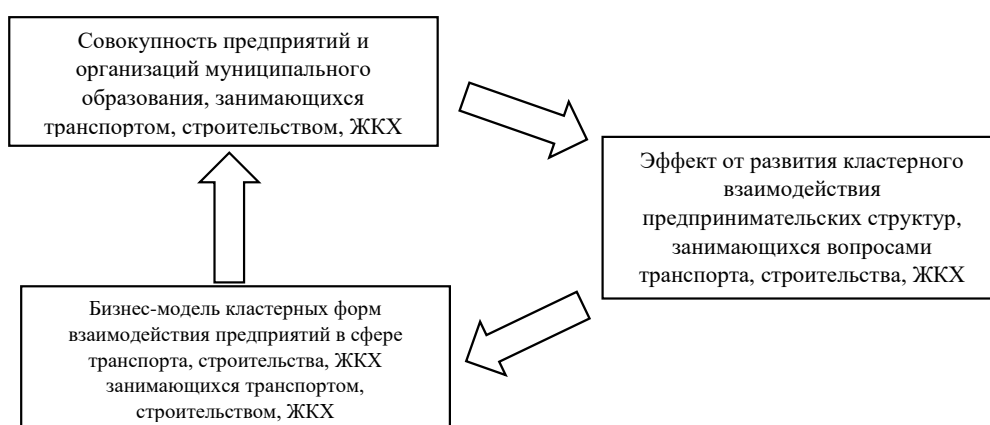


Рисунок 2. Развитие транспорта, строительства, ЖКХ городского округа Подольск на основе кластерной формы взаимодействия

Источник: составлено авторами

Формирование социально ориентированных кластеров в транспорте, строительстве, ЖКХ городского округа Подольск в дальнейшем будет способствовать развитию инфраструктурных отраслей и позволит решать конкретные задачи в рамках достижения устойчивого развития и обеспечения комфортного проживания граждан указанного муниципального образования. Регулирование кластерной формы взаимодействия целесообразно осуществлять с применением МЧП, то есть финансирование указанных кластеров будет включать сочетание денежных средств публичного и частного партнеров.

Вместе с этим предлагается создать институты поддержки социального предпринимательства, а также разработать и внедрить новые инструменты поддержки проектов по благоустройству городского округа. Для этого следует разработать Концепцию развития социально ориентированных кластеров); совершенствовать нормативно-правовую базу промышленных кластеров и создать базу социальных кластеров; совершенствовать систему повышения квалификации работников.

Таким образом, повышение качества жилищно-коммунальных услуг с целью улучшения качества жизни населения и решения задач органов местного самоуправления возможно вывести на новый уровень путем внедрения социальных кластеров. При этом важно учитывать интересы всех субъектов кластера, управляющих финансовыми потоками, с помощью методов, принципов и инструментов кластеризации.

С целью решения вопросов местного значения и реализации публичных интересов при привлечении ресурсов крупного частного бизнеса в инфраструктурное развитие городских округов целесообразно применять трехстороннее партнерство, например субъект РФ – муниципальное образование – частный партнер [4]. На Рис. 3 представлена схема формирования инвестиционной политики муниципального образования Московской области.

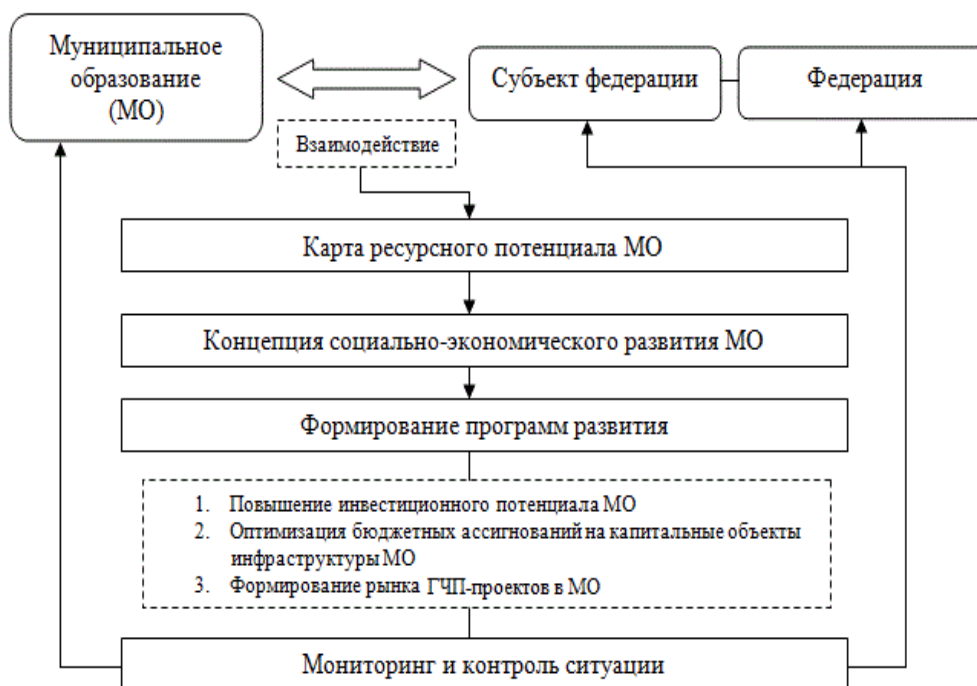


Рисунок 3. Формирование инвестиционной политики муниципальных образований Московской области

Источник: составлено авторами.

Системное планирование развития инфраструктуры - сложная задача для государственных и муниципальных служащих. Так, одним из эффективных способов системного планирования является разработка и публикация полноценного перечня объектов, в отношении которых планируется реализация различных форм МЧП с учетом позиций заинтересованных лиц, а также списка желаемых направлений импортозамещения.

Перечень должен быть согласован с документами стратегического планирования РФ и исследуемого муниципального образования, а также интегрирован в карту инвестиционных проектов городского округа. Кроме того, он должен представлять проекты, подготовленные публичной стороной, и объекты, относительно которых предполагается участие частной инициативы. Отметим, что подобные решения на региональном уровне выносит Правительство Московской области с целью ориентации инвесторов на определенные государством приоритеты инфраструктурного развития.

Проект, реализуемый на основе механизма МЧП, должен быть направлен на создание / реконструкцию объекта инфраструктуры. Таким образом, основным направлением деятельности Администрации по взаимодействию с системообразующими предприятиями в кризисных условиях будет являться привлечение предприятий к участию в развитии территории с целью улучшения качества услуг при снижении их стоимости. Инфраструктурный проект предпочтительно реализовывать на основе СМЧП (соглашения и муниципально-честном партнерстве), когда риски по его будущей востребованности и эффективности распределены между публичным и частным партнерами.

В связи с ограниченностью бюджетных средств и средств инвесторов при отборе инвестиционных проектов необходимо учитывать показатели их бюджетной, финансовой, экономической, социальной эффективности и востребованности. Кроме того, в дальнейшем это позволит оценить вклад проектов в улучшение таких показателей социально-экономического развития территории как снижение уровня безработицы, рост уровня инвестирования со стороны частного сектора, рост предпринимательской активности, дополнительные доходы в бюджет городского округа, уровень занятости населения в трудоспособном возрасте, доступность и качество социальных услуг.

Для успешной реализации уже заключенных концессионных соглашений СМЧП требуется отслеживать выполнение сроков и соблюдение запланированных показателей, принимая по результатам необходимые корректирующие действия. В связи с чем перед Администрацией стоит вопрос организации системы оперативного управления портфелем соглашений, находящихся на стадии реализации. Решить этот вопрос можно путем эффективной регламентации процедуры осуществления контроля и мониторинга реализуемых на исследуемой территории МЧП-проектов.

Также необходим комплекс межведомственных мероприятий по стимулированию и развитию МЧП-проектов на территории городского округа

Подольск. В частности, предлагается установить целевые значения по количеству муниципальных служащих, прошедших повышение квалификации кадров государственного и муниципального управления по вопросам организации и управления МЧП-проектами. Таким образом, определив направление развития МЧП в городском округе, Администрация будет иметь конкретные цели по применению исследуемого механизма.

3. Поддержка МЧП-проектов на уровне муниципального образования

Антисанкционные меры на уровне городского округа могут быть реализованы при условии, если они входят в круг полномочий Московской области и при наличии необходимых ресурсов у указанного субъекта РФ [5]. Эти меры при конструктивном подходе способны придать новый импульс для дальнейшего развития территории, в том числе повышения инвестиционной привлекательности на основе расширенного применения практики МЧП и использованием возможностей различных институтов развития (например, технопарков).

Таким образом, можно утверждать, что именно механизмы МЧП все шире начинают использоваться в муниципальных образованиях для решения насущных вопросов социально-экономического развития территорий, создания благоприятных условий для жизни населения, повышения инвестиционной привлекательности муниципального образования и др.

Список литературы

1. Постановление Правительства МО от 28 декабря 2018 г. № 1023/45 «О Стратегии социально-экономического развития Московской области на период до 2030 года» // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?from=286479-0&req=doc&rnd=kvwLGQ&base=MOB&n=353739#gkWGvUTiSbBb7AFG1> (дата обращения: 23.04.2023).

2. Решение Совета депутатов городского округа Подольск Московской области от 28 ноября 2019 г. № 65/3 «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития муниципального образования «Городской округ Подольск Московской области» на период до 2030 года» // Совет депутатов Городского округа Подольск: офиц. сайт URL: <https://www.gorsovet-podolsk.ru/getfile.php?fid=899> (дата обращения: 23.04.2023).
3. Постановление от 13 ноября 2020 г. № 1485-П «Об утверждении Порядка взаимодействия на этапах разработки, рассмотрения, принятия решения о реализации, осуществления контроля, мониторинга и ведения реестра проектов муниципально-частного партнерства в муниципальном образовании «Городской округ Подольск Московской области» // Администрация Городского округа Подольск: офиц. сайт. URL: <http://подольск-администрация.рф/invest-portal/munitsipalno-chastnoe-partnerstvo/> (дата обращения: 23.04.2023).
4. Постановление от 13 ноября 2020 г. № 318-П «Об определении уполномоченного органа в сфере муниципально-частного партнерства в муниципальном образовании «Городской округ Подольск Московской области» // Администрация Городского округа Подольск: офиц. сайт. URL: <http://подольск-администрация.рф/invest-portal/munitsipalno-chastnoe-partnerstvo/> (дата обращения: 23.04.2023).
5. Меры поддержки бизнеса в Подмосковье по состоянию на январь 2023 года // Администрация Городского округа Подольск: офиц. сайт. URL: <http://подольск-администрация.рф/meru-podderzhki-biznesa-v-podmoskove-po-sostoyaniyu-na-yanvar-2023-goda/> (дата обращения: 23.04.2023).