

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
**«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ Н.Г.ЧЕРНЫШЕВСКОГО»**

Кафедра экономической теории и национальной экономики

**Совершенствование реализации проектов ГЧП
в сфере транспорта**

АВТОРЕФЕРАТ МАГИСТЕРСКОЙ РАБОТЫ

студентки 3 курса, 381 группы,
направления 38.04.01 «Экономика»,
профиля «Управление проектами государственно-частного партнерства»
Экономического факультета
Карповой Дарьи Петровны

Научный руководитель,

д-р эк.н., профессор _____ «__» _____ 2024 г. / Н.В. Митяева/

Заведующий кафедрой

к.э.н., доцент _____ «__» _____ 2024 г. / Е.В. Огурцова /

Саратов 2024

Введение. Объекты инфраструктуры, находящиеся под контролем государства, являются стратегически значимыми для развития национальной экономики. Они являются социально значимыми для общества в плане передвижения по территории государства, а также играют роль в экспорте и импорте. Железнодорожная транспортная инфраструктура является одной из наиболее популярных в сфере грузовых и пассажирских перевозок.

Финансовые средства предпринимательского сектора важны при реализации крупных инфраструктурных проектов для сохранения управляемости данными объектами в общественных интересах и общего территориального развития. В 2015 году был принят 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 № 224-ФЗ, благодаря которому был создан эффективно работающий инструмент для привлечения инвестиций в транспортную сферу, в том числе и железнодорожную, а также сформирована новая система управления реализацией инвестиционных проектов.

Практика реализации ГЧП показала, что механизмы согласования управленческих решений частного инвестора и государства непрозрачны и запутаны.

Целостность условий соглашений в рамках ГЧП нарушают меры по внесению изменений в соглашение, так как при исполнении соглашения часто приходится менять договоренные условия. В этой связи выбранная тема «Совершенствование реализации проектов ГЧП в сфере транспорта» приобретает особую актуальность.

Объектом исследования является сотрудничество частного сектора и государственных органов в рамках реализации проектов ГЧП.

Предметом исследования выступает реализация механизма государственно-частного партнерства в транспортной сфере (на примере железнодорожного транспорта).

Целью данной работы является разработка направлений совершенствования процесса реализации проектов ГЧП в транспортной сфере, посредством систематизации теоретических основ и анализа практики реализации.

Для достижения поставленной цели следует решить ряд задач:

- раскрыть содержание понятия, цели и принципы государственно-частного партнерства;
- рассмотреть актуальные формы и модели государственно-частного партнёрства в транспортной сфере;
- изучить законодательную базу, регулирующую государственно-частное партнёрство;
- проанализировать подходы к оценке эффективности проектов ГЧП в транспортной области на основании мирового опыта;
- рассмотреть реализацию мировых проектов государственно-частного партнёрства в железнодорожной транспортной сфере;
- проанализировать реализацию российских проектов государственно-частного партнёрства в транспортной сфере;
- разработать предложения по совершенствованию государственно-частного партнёрства в транспортной сфере;
- разработать систему мер стимулирования и поддержки участия частного сектора в проектах ГЧП;
- обосновать предложенные мероприятия с точки зрения целей социально экономического развития.

Степень изученности темы исследования. Среди теоретических работ можно отметить монографические исследования таких научных деятелей как Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А., Дерябина М., Бондарь Н.Н., Виленский П.Л. Рассматривая историю изучения данного понятия и опыт применения на практике, следует обратить внимание на результаты

исследований В.Е. Сазоновой, А.В. Белицкой, С.Г. Тищенко и других авторов, проводивших исследования в данной области.

Методология исследования включает частно-научные и общенаучные методы, а именно сравнительно-исторические, сравнительно-правовые, формально-логические, формально-юридические, системно аналитические.

Теоретическая значимость темы заключается в том, что транспортная сфера, в том числе железнодорожный транспорт, имеет стратегическое значение для экономики и социального развития страны. Следует отметить, что РЖД является крупнейшей транспортной компанией в России и важным фактором для развития экономики и обеспечения мобильности граждан. Использование механизма ГЧП в транспортной сфере, в том числе железнодорожного транспорта, может способствовать улучшению качества и эффективности транспортных услуг, развитию инфраструктуры и привлечению инвестиций.

Практическая значимость исследования заключается в том, что оно может помочь определить проблемы и перспективы развития ГЧП в транспортной сфере, рассматривая также практику реализации механизма ГЧП в железнодорожной отрасли. Исследование может выявить преимущества и недостатки сотрудничества между государством и частными компаниями, а также предложить рекомендации для улучшения практики ГЧП в этой отрасли. Результаты исследования могут быть полезными для принятия решений о разработке и реализации проектов в транспортной сфере, а также для формирования государственной политики в этой области.

В ходе их исследования автором получены новые научные результаты, направленные на решение проблемы, имеющей значительное научное и практическое значение в области экономики, организации и управления народным хозяйством. Была расширена теоретическая база и разработан ряд научных и практических рекомендаций по повышению эффективности механизмов государственно-частного партнерства при реализации проектов развития транспортной инфраструктуры в России. Эти рекомендации

направлены на установление баланса между интересами государств, граждан и частного бизнеса.

Основное содержание работы. Цель и задачи определили структуру работы, которая включает введение, 3 главы, заключение и список использованных источников.

Анализ теоретических основ ГЧП и его особенностей в транспортной сфере позволил в полной мере раскрыть сущность понятий с точки зрения авторов и с точки зрения законодательства РФ. Институциональная природа и роль государственно-частного партнерства - вот что отличает его от других, делая важнейшим элементом эффективного государственного управления экономикой. Эта уникальная форма сотрудничества предполагает стратегическое и оперативное сотрудничество между государственными органами и частными предприятиями, направленное на стимулирование социально-экономического роста и достижение гармоничного и справедливого развития нации (региона, области).

Была рассмотрена классификация моделей сотрудничества в рамках ГЧП, что доказывает эффективность использования данного механизма для улучшения и развития транспортной инфраструктуры как в РФ, так и в зарубежных странах.

Теоретический анализ форм ГЧП выявил их преимущества и недостатки, а также раскрыл сущность концессионного соглашения, которое в основном используется при реализации проектов ГЧП. Следует отметить, что реализация концессии в транспортной сфере подразумевает ответственность государственных органов. Данное обстоятельство обусловлено значительными затратами на строительство, превышающими затраты в других сферах экономики, а тарифы, в свою очередь, не могут быть максимальными, так как данные объекты транспортной инфраструктуры имеют социальное значение для общества.

При рассмотрении мирового и отечественного подхода к оценке проектов ГЧП было выявлено ряд преимуществ зарубежной системы,

обусловленный многолетним опытом реализации проектов. Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации в сотрудничестве с соответствующими федеральными министерствами разрабатывает критерии и методы расчета показателей эффективности проектов ГЧП.

Анализ мировой практики реализации проектов государственно-частного партнерства в сфере железнодорожного транспорта показывает, что данная модель сотрудничества является эффективным инструментом для развития и модернизации железнодорожной инфраструктуры. Множество стран уже успешно применяют эту практику, привлекая частный сектор для инвестирования и управления проектами.

Великобритания является успешным примером применения такого партнерства в транспортных проектах, таких как туннель Rail Link и отдельные линии метрополитена в Лондоне.

В таблице 1 представлены финансовые и технические характеристики реализации проекта ГЧП - Rail Link (HS1).

Таблица 1 – Финансовые и технические характеристики Rail Link (HS1)

Технические характеристики	
Характеристика	Описание
Длина железнодорожной линии	109,9 км
Тип железнодорожного пути	Высокоскоростная железнодорожная линия
Тип поездов	Электрические поезда высокой скорости
Скорость движения поездов	До 300 миль/ч
Год завершения строительства	2007 г.
Финансовые характеристики	
Характеристика	Описание
Общая стоимость проекта	6,84 млрд. фунтов стерлингов
Источники финансирования	Eurostar Group Ltd, правительство Великобритании, ЕИБ. В 2017 г. InfraRedCapitalPartners (InfraRed) достиг соглашения о покупке концессии
Срок концессии	30 лет (2040 г.)
Прогнозируемые доходы	Годовой доход от пассажирских перевозок, грузоперевозок и других источников

Общие затраты на строительство туннеля Rail Link составили около 6,84 миллиардов фунтов стерлингов. В рамках проекта осуществлялось строительство новой железнодорожной линии, модернизация существующих

железнодорожных станций и развитие инфраструктуры, включая создание туннелей и мостов.

Около семи лет, с 2001 по 2007 годы, было затрачено на строительство туннеля Rail Link. В результате этого проекта была создана новая высокоскоростная железнодорожная линия, протяженностью около 109 километров, которая соединила Лондон с Континентальной Европой. Этот туннель значительно сократил время путешествия между Лондоном и городами Парижа, Брюсселя и другими городами Европы.

Проект Rail Link в Великобритании стал успешным примером государственно-частного партнерства в развитии инфраструктуры. Он не только улучшил железнодорожное сообщение между Великобританией и Европой, но и способствовал развитию экономики и туризма в этом регионе.

Проекты государственно-частного партнерства позволяют снизить финансовую нагрузку на государство, повысить эффективность и качество оказываемых услуг, а также привлечь инновации и передовые технологии.

Анализируя данные по РФ, следует отметить, что Центральный федеральный округ продолжает лидировать по количеству проектов и объему инвестиций: в общей сложности 71 проект и инвестировано 1,51 трлн рублей. Северо-Западный округ следует за нами по объему инвестиций с увеличением стоимости проекта на 6% на общую сумму 931 млрд рублей по 18 текущим транспортным проектам ГЧП и 5 планируемым проектам. Приволжский федеральный округ замыкает тройку лидеров как по количеству проектов, так и по объему инвестиций: 31 проект стоимостью 530 млрд рублей.

В таблице 2 представлены аналитические данные проектов ГЧП в РФ за 2022 г.

Таблица 2 - Аналитические данные проектов ГЧП за 2022 г. в РФ

Стадия реализации	Кол-во	Тип реализации	Кол-во
Преинвестиционная фаза	28	Авиационная инфраструктура	7
Инвестиционная фаза	38	Городской рельсовый	1

		транспорт	
Эксплуатация	24	Автобусы, троллейбусы и электробусы	11
Проект завершен	8	Транспортнопересадочные узлы, вокзалы	8
		Автодорожная инфраструктура	44
		Железнодорожная инфраструктура	7
		Городские парковки	8
		Водный транспорт	6
Итого	96	Итого	92

Анализируя предоставленные данные, можно сделать вывод, что в организации проводятся различные проекты в разных стадиях реализации. Наибольшее количество проектов находится в стадии прединвестиционной фазы и в стадии инвестиций. В отношении типов реализации, автодорожная инфраструктура имеет самое большое количество проектов, а городской рельсовый транспорт и водный транспорт имеют наименьшее количество проектов.

На рисунке 1 представлен анализ динамики реализации проектов ГЧП по субъектам РФ.

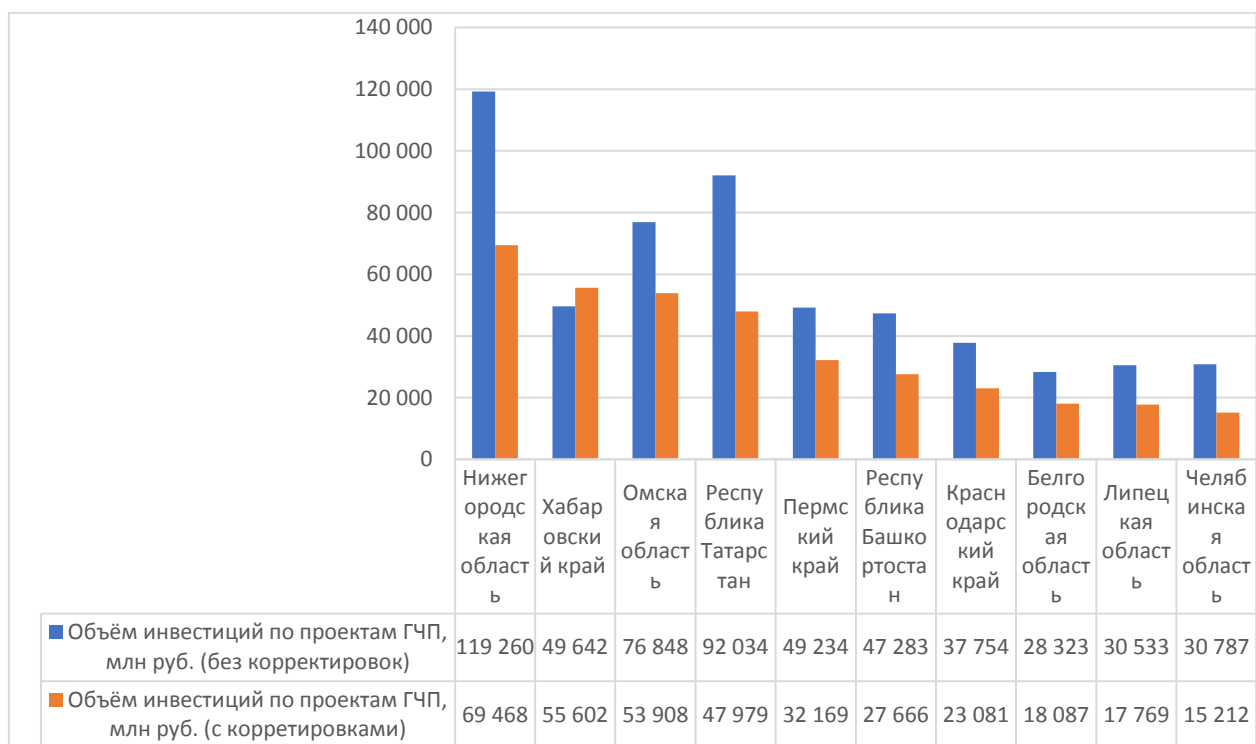


Рисунок 1 - Анализ динамики реализации проектов ГЧП по субъектам РФ

Исходя из предоставленных данных, можно сделать следующие выводы. Нижегородская область является лидером с наибольшей оценкой динамики и значительным объемом инвестиций в проекты ГЧП. Челябинская область имеет наименьшую оценку динамики и относительно низкий объем инвестиций в проекты ГЧП.

Внедрение государственно-частного партнерства (ГЧП) в секторе железнодорожного транспорта РФ играет решающую роль в создании благоприятных условий для частных инвестиций и укреплении административного потенциала государственных органов. Кроме того, внедрение механизмов ГЧП в железнодорожной отрасли не только гарантирует эффективное выполнение обязательств государства перед обществом, но и способствует повышению уровня социальной ответственности хозяйствующих субъектов.

Предложения по совершенствованию и использованию государственно-частного партнерства в сфере транспорта. В процессе исследования выявлены некоторые проблемные аспекты в реализации проектов ГЧП в сфере железнодорожного транспорта в России:

- низкая привлекательность инвестиций;
- проблемы с правовым регулированием;
- высокий уровень бюрократии;
- недостаточное развитие инфраструктуры;
- политические риски;
- конкуренция с государственными предприятиями.

Рассмотрение проблемы транспортной сферы в области железнодорожного транспорта позволило определить мероприятия, направленные на улучшение механизма ГЧП в транспортной инфраструктуре (таблица 3).

Таблица 3 - Предложения, направленные на совершенствование ГЧП в транспортной инфраструктуре в РФ

Наименование	Результат
--------------	-----------

Улучшение нормативного регулирования ГЧП в РФ	Результатом внедрения мероприятия по улучшению нормативного регулирования государственно-частного партнерства в РФ будет повышение эффективности и прозрачности данной формы сотрудничества между государством и частным сектором. В результате улучшения нормативного регулирования, будут разработаны и внедрены новые законы, которые установят четкие правила и процедуры для государственно-частного партнерства. Это позволит снизить возможность коррупционных схем и необоснованных преимуществ для отдельных компаний.
Снижение бюрократических барьеров	Упрощение процедуры взаимодействия между государством и частными компаниями
Расширение гарантий инвесторов в проектах ГЧП в том числе по исполнению обязательств публично-правовых образований	Данное мероприятие предполагает создание специализированного фонда страхования бюджетных обязательств на базе одного из существующих институтов развития, что в перспективе позволит обеспечить стабильность федерального, региональных и местных бюджетов для участия в проектах ГЧП

Внедрение мероприятия «Улучшение нормативного регулирования ГЧП в РФ» имеет значимость в сфере государственно-частного партнерства по нескольким причинам.

Во-первых, ГЧП является одним из основных инструментов развития экономики и привлечения инвестиций в страну. ГЧП позволяет объединять ресурсы и опыт государства и частного сектора для реализации проектов в различных сферах, таких как транспорт, энергетика, жилищное строительство и другие. Улучшение нормативного регулирования ГЧП способствует упрощению процедур и снижению административных барьеров, что в свою очередь привлекает больше инвесторов и способствует росту экономики.

Во-вторых, улучшение нормативного регулирования ГЧП способствует укреплению правовой защиты интересов участников ГЧП. Четкие и прозрачные нормы и правила позволяют участникам ГЧП чувствовать себя защищенными и уверенными в своих правах и обязанностях. Это способствует развитию доверия между государством и частным сектором, а также снижает риски для инвесторов.

В-третьих, улучшение нормативного регулирования ГЧП способствует повышению эффективности реализации проектов. Более простые и понятные процедуры позволяют участникам ГЧП быстрее и эффективнее осуществлять свои обязанности, что способствует более быстрой реализации проектов и достижению желаемых результатов.

Представленные механизмы и инструменты для совершенствования нормативной базы регулирования отношений государственной власти и частных предпринимателей способствуют установлению прозрачных и четких правил взаимодействия между государственной властью и предпринимателями. Данное мероприятие позволяет снизить коррупцию и произвольность в принятии решений, а также улучшить предсказуемость и стабильность бизнес-среды. Кроме того, установление нормативных механизмов и инструментов способствует более эффективному использованию ресурсов и повышению эффективности государственного управления. Также внедрение данных инструментов позволяет упростить процедуры регистрации и лицензирования предпринимательской деятельности, что способствует развитию малого и среднего бизнеса.

Снижение бюрократических барьеров позволит сократить время, необходимое для оформления разрешений, лицензий и других документов, что способствует более эффективной реализации проектов, а также сделает процесс инвестиций более простым и прозрачным, что привлечет больше инвесторов и поможет развитию Государственно-частного партнерства, что создаст благоприятный бизнес-климат, способствующий развитию и привлечению новых инвестиций.

Кроме того, снижение бюрократических барьеров позволит уменьшить возможности для коррупционных практик и повысить прозрачность в Государственно-частном партнерстве и позволит быстрее внедрять инновационные проекты и способствовать развитию экономики.

Фонд страхования поможет привлекать инвестиции для финансирования проектов ГЧП. Предоставление гарантий страхования бюджетных обязательств может сделать проекты более привлекательными для потенциальных инвесторов, уменьшая их риски.

Внедрение мероприятия «Создание специального фонда страхования бюджетных обязательств» в сфере Государственно-частного партнерства имеет несколько значимых преимуществ и обоснований:

Таким образом, создание специального фонда страхования помогает снизить эти риски и обеспечить стабильность в реализации проектов ГЧП. Кроме того, создание специального фонда страхования бюджетных обязательств может привлечь больше инвесторов в проекты ГЧП. Инвесторы, особенно частные, могут быть более заинтересованы в участии в проекте, если у них есть возможность защитить свои инвестиции через страховой фонд, что может увеличить конкуренцию среди инвесторов и способствовать привлечению дополнительных средств для проектов ГЧП. Также фонд может использоваться для покрытия потенциальных убытков или задержек в реализации проектов ГЧП, что позволяет государству более точно планировать и контролировать расходы.

В итоге, создание страхового фонда может помочь укрепить доверие между государством и частным сектором в рамках ГЧП. Стороны могут чувствовать себя более защищенными и уверенными в своих правах и обязанностях, зная, что у них есть возможность обратиться к фонду в случае возникновения проблем.

Меры поддержки ГЧП могут быть классифицированы на две основные группы: финансовые и нефинансовые. Каждая мера поддержки направлена, прежде всего, на повышение эффективности реализации проектов ГЧП, которая проявляется как коммерческая выгода для всех участников проекта, так и как социальная эффективность (рисунок 2).

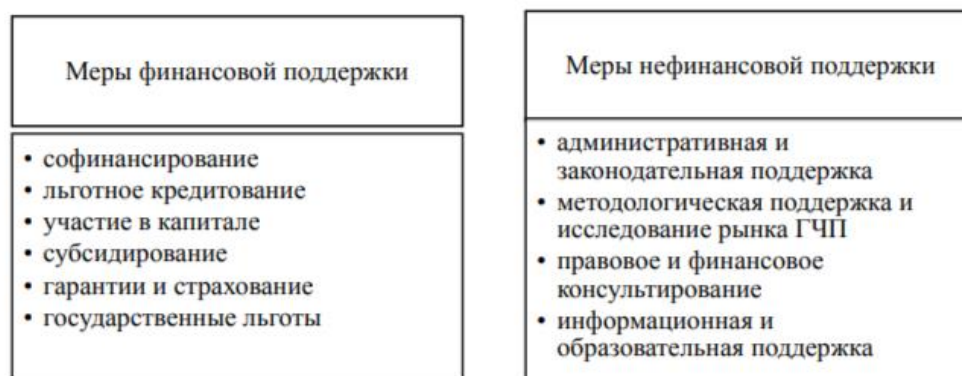


Рисунок 2 - Классификация мер поддержки ГЧП

Рассматривая конкретно Саратовскую область и принимая во внимание опыт Московской области, целесообразно внести изменения в налоговую политику Саратовской области посредством внесения поправок в действующий закон Саратовской области «О введении на территории Саратовской области налога на имущество организаций», принятый 27 апреля 2022 года № 62-ЗСО.

Поправка должна содержать информацию о введении налоговой ставки в размере 0% для организаций, которые являются стороной соглашений о государственно-частном партнерстве с Саратовской областью, в отношении имущества, созданного и/или реконструированного указанными организациями и предназначенного для осуществления деятельности, предусмотренной соглашениями о государственно-частном партнерстве. Необходимо также зафиксировать введение налоговой ставки в размере 0% для компаний, которые являются стороной концессионных соглашений с Саратовской областью. Также предлагается установить налоговую ставку в размере 13,5% для организаций, которые участвуют в концессионных соглашениях с Саратовской областью, и закрепить эти изменения в региональном законодательстве.

Заключение. Понятие «государственно-частное партнерство» представляет собой сотрудничество между государством и частным сектором с целью реализации проектов в различных сферах экономики. Целями ГЧП являются повышение эффективности государственных программ и проектов, привлечение частных инвестиций, развитие инфраструктуры и улучшение качества услуг для населения.

Формы и модели государственно-частного партнерства являются эффективным инструментом развития транспортной отрасли. Они позволяют соединить ресурсы и опыт государства и частного сектора для достижения общих целей, таких как модернизация инфраструктуры, повышение качества услуг и снижение затрат.

Таким образом, анализируя опыт реализации проектов ГЧП, можно сделать вывод о разнообразии подходов к оценке эффективности проектов государственно-частного партнерства в транспортной сфере. Оценка эффективности проектов может осуществляться с помощью различных инструментов и методик, таких как экономический анализ, социальный анализ, экологический анализ и т.д. Кроме того, важно учитывать контекстуальные факторы, такие как политическая стабильность, правовая система, техническая готовность и др.

Анализ мировой практики реализации проектов государственно-частного партнерства в сфере железнодорожного транспорта показывает, что данная модель сотрудничества является эффективным инструментом для развития и модернизации железнодорожной инфраструктуры. Множество стран уже успешно применяют эту практику, привлекая частный сектор для инвестиций и управления проектами.

Анализ российской практики позволяет сделать вывод, что необходимо преодолеть ряд проблем и разработать консолидированную стратегию развития государственно-частного партнерства в данной сфере. Объективная необходимость в такой стратегии обусловлена рядом моментов:

в первую очередь, такой вид сотрудничества между государством и частным сектором представляет значительный потенциал для развития железнодорожной инфраструктуры;

во-вторых, реализация таких проектов требует строгого планирования и контроля со стороны государства с целью обеспечения эффективного использования бюджетных средств и защиты общественных интересов;

в-третьих, необходимо установить прозрачные механизмы для выбора партнеров и определения условий сотрудничества с целью предотвращения возможных коррупционных схем.

В общем, государственно-частное партнерство в сфере железнодорожного транспорта представляет собой важный инструмент для модернизации и развития транспортной отрасли в России.

Проанализировав теоретическую составляющую проектов ГЧП, а также рассмотрев мировую и отечественную практику реализации данных проектов, следует учесть, что в целом, проекты государственно-частного партнерства в сфере железнодорожного транспорта в России сталкиваются с рядом проблемных аспектов, которые требуют улучшения правового регулирования, снижения бюрократических барьеров и создания более привлекательной инвестиционной среды.

Данные рекомендации подробно описаны в третьей главе выпускной квалификационной работы с указанием конкретных действий к исполнению. Относительно системы мер стимулирования и поддержки участия частного сектора в проектах ГЧП было предложено урегулировать налоговые льготы для предпринимателей на примере Саратовской области.

Таким образом, поставленная во введении цель была достигнута посредством выполнения соответствующих задач.