

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

Кафедра экономической теории и национальной экономики

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ
ОРИЕНТИРЫ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

АВТОРЕФЕРАТ МАГИСТЕРСКОЙ РАБОТЫ

Студенки 3 курса 381 группы

Направления: 38.04.01 Экономика

Профиль: «Управление проектами государственно-частного партнерства»

экономического факультета

Матвеевой Илоны Алексеевны

Научный руководитель:
канд. экон. наук, доцент

Е.В. Коротковская

Зав. кафедрой:
канд. экон. наук, доцент

Е. В. Огурцова

Саратов 2025

Введение. Развитие транспортной инфраструктуры страны и повышение уровня жизни граждан требует со стороны государства большие объемы финансовых вложений и с каждым годом они только растут. В этих условиях, государство пытается найти новые и инновационные способы снижения нагрузки на бюджет страны, но, при этом, обеспечить необходимый уровень инфраструктуры. Таким образом, актуальным способом становится привлечение частных сторонних финансовых средств. Государственно-частное партнёрство является перспективной моделью для развития транспортной инфраструктуры Саратовской области, позволяющей эффективно использовать ресурсы и привлекать дополнительные инвестиции для реализации стратегических проектов.

Исследования А.В. Баженова, Е.В. Будриной, В.Г. Варнавского, М.А. Дерябиной, И.Е. Левитина, А.А. Левчинко, В.Н. Лившица, В.В. Максимова, О.В. Малиновской, М.Ю. Соколова, И.П. Скобелевой отражают актуальность и сложность данной проблемы.

Целью данной выпускной квалификационной работы является исследование государственно-частного партнерства в развитии транспортной инфраструктуры Саратовской области.

Достижение поставленной цели предопределило необходимость решения следующих исследовательских задач:

- определиться с понятием, целями, принципами и формами государственно-частного партнерства в развитии транспортной инфраструктуры;
- выделить стратегические ориентиры развития транспортной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства в Саратовской области;
- рассмотреть особенности реализации ГЧП в транспортной инфраструктуре на примере проекта «Концессионное соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации имущественного комплекса наземного

электрического транспорта общего пользования в муниципальном образовании «Город Саратов»;

- обратить внимание на сдерживающие факторы и пути развития проекта государственно-частного партнерства транспортной инфраструктуры;

- оценить стоимость проектов государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта.

Предметом исследования являются экономические отношения, складывающиеся в процессе государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре.

Объект исследования – проект «Концессионное соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации имущественного комплекса наземного электрического транспорта общего пользования в муниципальном образовании «Город Саратов».

Научная новизна исследования государственно-частного партнерства (ГЧП) в транспортной инфраструктуре заключается в том, что оно предлагает новые подходы, методики и результаты, которые ранее не были представлены в научной литературе или практике. Основные аспекты научной новизны ВКР: В работе выделены региональные особенности и изучена специфика региона. Саратовская область имеет свою уникальную инфраструктурную ситуацию, экономические возможности и административные особенности. Исследование помогло выявить эти различия и предложить рекомендации, учитывающие местные условия. С точки зрения научной новизны, исследование позволяет актуализировать данные о состоянии рынка государственно-частного партнерства, а также структурировать различную статистическую информацию по объекту исследования для дальнейшего ее использования в различных исследовательских работах.

Основой для методической базы исследования стали аналитические отчеты, данные платформы «Росинфа», а также основные нормативно-правовые акты, регулирующие сферу государственно-частного партнерства в РФ, отчеты по Саратовской области в сфере транспортной инфраструктуры.

Основная часть. Государственно-частное партнёрство (ГЧП) представляет собой сотрудничество между государством и частным сектором, направленное на реализацию общественно значимых проектов, таких как строительство и модернизация инфраструктуры, оказание социальных услуг и т.д. Основной целью такого партнёрства является привлечение частных инвестиций и компетенций для решения задач, стоящих перед государством, при этом минимизируя нагрузку на государственный бюджет. Среди некоторых типичных характеристик, отличающих проекты ГЧП от обычных государственных закупок, следующие: долгосрочные договоры, связанные с инфраструктурой, частные инвестиции в общественную инфраструктуру, оказание государственных услуг частной компанией и передача определенных рисков частному сектору, большее внимание на определении результатов, а не исходных параметров проекта, а также соединение или объединение различных функций в одном договоре.

Транспортная инфраструктура Российской Федерации (РФ) играет ключевую роль в обеспечении экономической и социальной стабильности страны. К особенностям транспортной инфраструктуры России относятся:

1. Сложные природные условия: необходимость адаптации транспортной инфраструктуры к суровым климатическим условиям и сложным ландшафтам.
2. Зависимость от импорта технологий: некоторые элементы транспортной инфраструктуры зависят от зарубежных технологий и оборудования.

Таким образом, транспортная инфраструктура России представляет собой сложную систему, которая выполняет множество задач и функций, обеспечивая экономическую стабильность и социальное благополучие страны.

Государственно-частное партнёрство (ГЧП) в транспортной инфраструктуре представляет собой эффективный механизм для привлечения частных инвестиций и управленческих компетенций в развитие и модернизацию транспортных сетей. Этот формат сотрудничества становится всё более популярным благодаря своей способности решать сложные задачи, требующие значительных финансовых вложений и профессиональных знаний.

Саратовская область по итогам 2023 года вошла в топ-15 регионов по уровню развития ГЧП. Регион ждет большой потенциал в использовании концессий и других механизмов ГЧП для запуска инфраструктурных строек, обеспечения высокого уровня обслуживания населения, для финансирования транспортной инфраструктуры. Вхождение в программу Центра позволит оптимизировать существующие процессы, наладить оперативное взаимодействие между властью и бизнесом. Инвестиции в транспортную инфраструктуру Саратовской области тесно связаны с объемом производства. В краткосрочной перспективе это стимулирует спрос, создавая рабочие места в строительстве и смежных отраслях, а в долгосрочной увеличивает предложение, повышая производственный потенциал экономики

Для выделения особенностей проектов государственно-частного партнерства в сфере транспортной инфраструктуры рассмотрим реализацию проектов подобного рода на примере «Концессионное соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации имущественного комплекса наземного электрического транспорта общего пользования в муниципальном образовании «Город Саратов» в Саратовской области». Соглашение о государственно-частном партнерстве по проекту государственно-частного партнерства «Концессионное соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации имущественного комплекса наземного электрического транспорта общего пользования в муниципальном образовании «Город Саратов» в Саратовской области» подписано между комитетом по управлению имуществом города Саратова и обществом с ограниченной ответственностью «САРАТОВГОРЭЛЕКТРОТРАНС». Основная цель ГЧП проекта: создание, реконструкция (строительство) и эксплуатация имущественного комплекса наземного электрического транспорта общего пользования в муниципальном образовании г. Саратов. Объем инвестиций по проекту – Всего: 17 046 153 600 ₽. Из них - 69% Частные: 11 843 788 800 ₽. 30% - Бюджетные: 5 202 364 800 ₽. Дата заключения соглашения: 17.10.2022. Срок действия соглашения: 25 лет.

Трамвайная система Саратова – одна из старейших в России. Модернизация транспортной системы – это долгосрочный проект, который должен приносить пользу городу и его жителям. Надеюсь, что в конечном итоге все усилия приведут к созданию удобной и эффективной транспортной системы, которая будет соответствовать потребностям современного мегаполиса.

Основные аспекты концессионного соглашения:

1). Создание и реконструкция: ООО «СГЭТ» обязуется создать новые объекты наземного электрического транспорта (трамвайные линии), проводить реконструкцию существующих объектов. Сюда включено проектирование, строительство, закупку подвижного состава и сопутствующего оборудования.

2). Эксплуатация: после завершения строительства и реконструкции ООО «СГЭТ» (концессионер) получает право эксплуатировать созданный или реконструированный объект на определенный период времени. В этот период он несет ответственность за техническое обслуживание, ремонт и обеспечение бесперебойной работы транспортного комплекса.

3). Финансирование: финансовые обязательства распределяются между сторонами. ООО «СГЭТ» предоставляет собственные средства для создания или реконструкции объектов, а затем компенсирует затраты через доходы от эксплуатации (пассажирские перевозки, реклама и т.д.). Государственная сторона может предоставлять субсидии или иные формы поддержки.

4) Контроль и регулирование: комитет по управлению имуществом города Саратова контролирует выполнение обязательств со стороны ООО «СГЭТ» (концессионера), следят за качеством предоставляемых услуг и соблюдением установленных стандартов безопасности и экологичности.

5) Срок действия: соглашение заключается на определённый срок – данному проекту на 25 лет, который может варьироваться в зависимости от масштабов проекта и его экономической целесообразности. По окончании срока действия имущество возвращается под управление муниципалитета.

6) Распределение рисков: риски, связанные с реализацией проекта, распределяются между концедентом и концессионером. Например, риск

изменения законодательства или форс-мажорных обстоятельств может лежать на стороне государства, тогда как операционные риски чаще всего возлагаются на концессионера ООО «СГЭТ».

7) Социальная значимость: Важным аспектом является социальная направленность проекта. Обновление и улучшение общественного транспорта способствует повышению уровня жизни населения, улучшению экологической ситуации и созданию новых рабочих мест.

Такое соглашение позволяет городу Саратов привлекать частный капитал для модернизации и развития системы наземного электротранспорта, что положительно сказывается на качестве обслуживания пассажиров и общем состоянии городской инфраструктуры.

В концессионном соглашении говорилось о намерении реконструировать трамвайную сеть Саратова и построить транспортную развязку в районе «Стрелки».

Указанные работы включают в себя четыре этапа:

1) Реконструкция объекта: трамвайная сеть от остановки "Детский парк" до остановки "Завод зуборезных станков" (маршрут № 9).

2) Строительство скоростной трамвайной линии Мирный пер.- 6-я Дачная (маршрут № 3); Реконструкция транспортной развязки на пересечении просп. им. 50 лет Октября, ул. Тракторная и ул. Большой Горной в границах территории: ул. Рябиновская, просп. им. 50 лет Октября, ул. Молочная, ул. Мельничная, ул. Соколова, Мурманский проезд, ул., Тракторная в Кировском районе г. Саратова - реконструкция путепровода над железнодорожными путями.

3) Реконструкция объекта: трамвайная сеть от остановки «Стадион "Волга" - ул. Усиевича Г.А., завод зуборезных станков - Комсомольский пос». (маршрут № 8). В приложение Б представлены трамваи разных лет г. Саратов.

4) Реконструкция объекта: трамвайная сеть от остановки "6-я Дачная" до остановки "Школа № 52" (трамвайный маршрут № 6) [8].

Торги по реконструкции трамвайных линий № 9 выиграла компания ООО «ФракДжет-Строй». «ФракДжет-Строй» приступил к исполнению подряда

стоимостью 2,7 млрд. руб. 7 марта 2023 года – трамвайный маршрут № 9. 10 января 2024 года губернатор Роман Бусаргин сообщил о расторжении договора после срыва сроков. Сдать реконструированную линию должны были к 31 декабря 2023 года. Пока велись судебные разбирательства с компанией ООО «ФракДжет-Строй» строительство трамвайных путей находятся в «замороженном» состоянии. 3 мая 2024 года стало известно, что заказчик строительства линии скоростного трамвая в Саратове ООО «Саратовгорэлектротранс» и подрядчик по проекту – ООО «Фракджет-Строй» заключили мировое соглашение.

Трамвайными путями №3 должно заниматься ООО «СП «Транстоннельстрой». Контракт на маршрут №3 самый дорогой из всех – 6,5 млрд. рублей. Сейчас «Транстоннельстрой» ведет работы по маршрутам №6 и №8. Как и «ФракДжет-Строй» с 9-м маршрутом, этот исполнитель заметно застрял. На совещании в конце 2024 года его представители тоже покаялись, что переоценили свои возможности по соблюдению графика работ и в срок не уложились. По состоянию на ноябрь 2024 года, на маршруте №6 степень готовности рельсов и шпал составляла 42%, а сварка рельсов была выполнена всего на 25%. Маршрут №8 имел готовность укладки рельсошпальной решетки в 69%, закладных под опоры - 59% и самих опор - только на 12%. Между тем, на дворе уже февраль, на этот месяц с декабря перенесен технический запуск трамваев по всем реконструируемым маршрутам. Справится ли с этим «Транстоннельстрой» и можно ли будет доверить ему «тройку» - самый востребованный из трамвайных маршрутов Саратова и единственный сейчас вид транспорта, который ходит по проспекту 50 лет Октября без пробок, этим вопросом пока никто не задавался. К сожалению, компания не выполняет свои обязательства по выполнению работ в срок.

Тестовые прогоны «скоростных» трамваев по маршрутам № 9 в Саратове планируют провести в конце февраля 2025 года, затем пройдет обкатка и в конце апреля - начале мая можно будет запустить регулярное движение. Об этом было заявлено на заседании в облправительстве с участием спикера Вячеслава

Володина. На «девятке» в настоящее время работает 37 единиц техники и 200 рабочих. При этом строительство проходит в дневном и ночном режимах. Напомним, что исполнителю контракта по реконструкции «девятки» были созданы эксклюзивные условия для работы: сроки выполнения им проекта не только сдвинули с 31 декабря 2023 года на весну 2025-го, но и выделили дополнительно 1,4 млрд. рублей, что более чем на 50% превышает изначально оговоренную договором сумму в 2,7 млрд. рублей. По данному маршруту необходимо завершить весь цикл работ, поставку оборудования, остановочных павильонов.

Говоря о маршруте №8 подрядчик заявил, что получена положительная ценовая экспертиза, которая составляет 3,2 млрд. рублей. По его словам, для работ в две смены привлекается 18 единиц техники и 100 рабочих. Также пробный пуск планируется в конце февраля. Гендиректор компании-подрядчика сообщил, что по маршруту №8 есть отставание по прокладке кабеля, однако обещал завершить работы в срок. Две подстанции из четырех уже собраны на заводе, но несколько месяцев ждут установки, так как заказчик не дает доступ к двум старым тяговым подстанциям. Это создает угрозу того, что сроки пробного запуска трамваев может быть сдвинуты. После тестового прогона на три недели в марте обкатка прекратится из-за замены этих тяговых подстанций.

Спрогнозировано, что скорость движения составит 25 км в час, ранее она составляла 12,5 км в час. Пассажиропоток увеличится в два раза. Из-за узости дорог и количества перекрестков на улице Слонова будет запрещена стоянка и остановка автотранспорта, однако физических ограждений рельсов поставить будет невозможно. Строительство транспортной развязки на пересечении проспекта им. 50 лет Октября и ул. Тракторной является мероприятием, направленным на улучшение условий движения транспорта на улично-дорожной сети.

Развитие проектов государственно-частного партнёрства в транспортной инфраструктуре имеет огромный потенциал, учитывая необходимость модернизации существующих транспортных систем и создания новых объектов.

Заключение. Государственно-частное партнерство (ГЧП) широко используется по всему миру для привлечения инвестиций в инфраструктуру. Государственно-частное партнерство – это договоренности, при которых частная сторона принимает участие или оказывает помощь в обеспечении инфраструктуры, а результатом проекта ГЧП является соглашение, по которому частное предприятие оказывает государственные услуги, связанные с инфраструктурой.

Транспортная инфраструктура – это совокупность инженерных сооружений, технических устройств и систем, обеспечивающих перемещение людей и грузов различными видами транспорта. Она включает в себя дороги, мосты, тоннели, железнодорожные пути, аэропорты, морские порты, речные причалы, трубопроводы и другие объекты, необходимые для функционирования транспортного комплекса. Она охватывает все виды транспорта, включая железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный и трубопроводный транспорт. Транспортная инфраструктура Саратовской области представляет собой сложную и взаимосвязанную систему, способствующую экономическому развитию региона и обеспечению комфортных условий для перемещения людей и товаров. С учетом санкционного давления и возрастающих бюджетных расходов, на рынке транспортной инфраструктуры вновь возникает потребность в использовании механизмов проектного финансирования и ГЧП. Общественный транспорт играет важную роль в экономическом развитии страны и ее регионов, обеспечивая транспортные услуги для населения, а также способствуя развитию бизнеса и туризма. Однако, вопросы финансирования и модернизации общественного транспорта остаются актуальными.

ГЧП в транспортной инфраструктуре в Саратовской области является инновационным мощным инструментом развития социально и экономически значимых транспортных проектов, для развития которых лишь государственного финансирования недостаточно. Именно поэтому одними из первоочередных задач экономики и социальной политики можно определить совершенствование законодательной базы в отношении ГЧП, разработку и апробацию эффективных

моделей по развитию подобного сотрудничества, а также увеличение доли частных инвестиций в социально значимых проектах, в частности, транспортных.

По состоянию на 2024 год в Саратовской области выделяют четыре проекта ГЧП в транспортной инфраструктуре: 1) Строительство кольцевой развязки на перекрестке улиц Лесозаводской и Трудовой города Энгельса. 2) Концессионное соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации имущественного комплекса наземного электрического транспорта общего пользования в муниципальном образовании «Город Саратов» в Саратовской области. 3) Строительство автомобильной дороги со стороны Южного подхода к аэропорту «Гагарин» в обход поселка Дубки (Саратовская область). 4) Строительство нового аэровокзального комплекса «Гагарин» г. Саратова.

Концессионное соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации имущественного комплекса наземного электрического транспорта общего пользования в муниципальном образовании «Город Саратов» – это договор, заключенный между комитетом по управлению имуществом города Саратова (концедентом) и обществом с ограниченной ответственностью «САРАТОВГОРЭЛЕКТРОТРАНС» (концессионером). Цель такого соглашения заключается в привлечении частных инвесторов к развитию и управлению общественным транспортом города Саратова. Такое соглашение позволяет городу Саратов привлекать частный капитал для модернизации и развития системы наземного электротранспорта, что положительно сказывается на качестве обслуживания пассажиров и общем состоянии городской инфраструктуры. Общая стоимость капитальных затрат Концессионного соглашения - 17 046 153 620 (семнадцать миллиардов сорок шесть миллионов сто пятьдесят три тысячи шестьсот двадцать) руб. 22 коп., в т.ч. НДС. Иные расходы Концессионера, связанные с созданием объекта, в размере 295 062 318 (двести девяносто пять миллионов шестьдесят две тысячи триста восемнадцать) руб. 78 коп. включают НДС, подлежащий уплате лицами, привлеченными Концессионером для целей реализации Концессионного соглашения.