

The system of indicators and monitoring of the sustainable development of the region

Yuri Nikolaevich Shed'ko, PhD., docent, assistant professor of the Department of Public and Municipal

Administration, Financial University under the Government of the Russian Federation

The article substantiates the system requirements of sustainable development indicators in the region. It is shown that the construction of this system, it is advisable to use an integrated approach. Results of the analysis of sustainable development of the Urals Federal District in 2011 – 2015 gg.

Keywords: sustainable development, the region, the system of the region's sustainable development indicators, methods of evaluating sustainability.

УДК 334.723

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В РФ МЕХАНИЗМОВ ГЧП
ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ**

*Алексей Сергеевич Жидков, зам. заведующего кафедрой
бухгалтерского учета, налогообложения и таможенного дела,
e-mail: alexbox1986@mail.ru,*

*Московский университет имени С. Ю. Витте,
<http://www.muiiv.ru>*

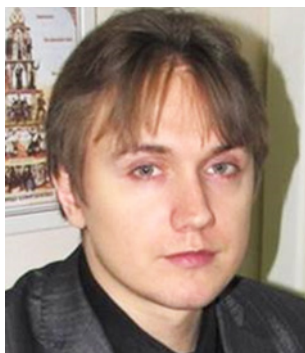
DOI: 10.21777/2307-6135-2016-3-26-33

В статье рассматривается сущность, особенности и перспективы развития механизмов государственно-частного партнерства на территории Российской Федерации при реализации инфраструктурных проектов. Обуславливается возможность и необходимость использования механизмов ГЧП при реализации инфраструктурных проектов.

Рассматриваются основные законодательные акты Российской Федерации, регулирующие правоотношения в сфере государственно-частного партнерства. Предлагаются некоторые направления, способствующие дальнейшему развитию данного механизма на территории Российской Федерации.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство; инфраструктурные проекты; транспортная инфраструктура; механизмы государственно-частного партнерства в Российской Федерации

Практически с самого зарождения человеческого общества в стремлении выжить



А.С. Жидков

и обеспечить удовлетворение первоочередных потребностей особое внимание уделялось окружающей среде и желанию приспособиться к ней. Собирательский образ жизни, обеспечивающий выживание, не позволял людям надолго останавливаться на одном и том же месте. Однако даже в те далекие доисторические времена первобытное общество старалось выбирать наиболее подходящие и комфортные территории для обитания, естественная «природная» инфраструктура позволяла обеспечить их минимально необходимым набором жизненно важных благ, таких как пресная вода, естественные укрытия и т. п. Недаром одними из наиболее благоприятных мест считались прибрежные территории, особенно русла рек, богатых рыбой и пищей.

Дальнейшее развитие общества, общественное разделение труда и обособление товаропроизводителей привело к зарождению товарного хозяйства, появлению и развитию торговли. Рост торговли способствовал созданию разветвленной инфраструктуры, способной обеспечить торговые потребности, связывая в единую систему целые континенты. Огромное значение для развития человеческого общества и его экономики игра-

ли такие торговые пути, как Великий шелковый путь (Китай – Центральная и Западная Европа), Путь из варяг в греки (северное побережье Балтийского моря – Юго-Восточная Европа и Малая Азия), Волжский торговый путь (Скандинавия – Халифат), Торговый путь через Сахару (Северная Африка – Африка южнее Сахары), Янтарный путь (Прибалтика – Средиземноморье), Путь из немец в хазары (южное побережье Балтийского моря – Юго-Восточная Европа и Малая Азия) и многие другие.

Таким образом, развитие инфраструктуры становится одним из ключевых факторов поддержания долгосрочного и устойчивого экономического развития любой территории.

На сегодняшний день понятие «инфраструктура» является комплексным и сложным, поскольку проявляется в различных сферах общественной деятельности, составляя основу ее функционирования.

Рассматривая этимологию данного слова, необходимо отметить, что оно представляет собой синтез двух латинских слов: *infra* – «ниже», «под» и *structura* – «строевание», «расположение». Таким образом, значение данного термина можно трактовать как комплекс взаимосвязанных обслуживающих структур или объектов, составляющих и обеспечивающих основу функционирования какой-либо системы.

На сегодняшний день можно выделить такие разновидности инфраструктуры, как социальная, транспортная, инженерная, рыночная, информационная, военная, инновационная и т. д. При этом независимо от конкретного типа инфраструктуры поиск и диверсификация источников ее финансирования являются сложной и важной задачей.

В рамках данной статьи особое внимание уделено анализу как общемировых, так и внутрироссийских тенденций развития транспортной инфраструктуры, на долю которой приходится около 80% всех инфраструктурных инвестиций в России, а также поиска источников ее финансирования [5].

Оценивая общемировые тенденции развития инфраструктуры и опыта реализации крупных инфраструктурных проектов, необходимо отметить, что современные темпы экономического развития, так, по данным «Организации экономического сотрудничества и развития» (ОЭСР), за 2015 год рост мирового ВВП составил 3,3%, а в 2016 году прогнозируется рост в 3%, приводят к значительному увеличению объемов мировой торговли как природными ресурсами, так и готовой продукцией. Все это предъявляет к современной инфраструктуре, в первую очередь транспортной, жесткие требования как по качеству, так и по провозной способности, что вынуждает различные страны искать возможности для привлечения дополнительных источников финансирования, способных обеспечить ее своевременное развитие.

При таких темпах экономического развития нагрузка на имеющуюся инфраструктуру в большинстве стран мира в ближайшее десятилетие многократно усилится, и ее своевременное наращивание и обновление станет главным залогом устойчивого роста мировой экономики и торговли. По оценкам экспертов ОЭСР, при удвоении мирового ВВП к 2035 г. объем пассажирских авиаперевозок за аналогичный период увеличится в 2,5 раза, грузовые авиаперевозки утроятся, а перевозки контейнеров возрастут в четыре раза.

Таким образом, анализ современных тенденций развития инфраструктуры позволяет сделать определенный вывод о том, что *мировое сообщество готовится к серьезному росту спроса на инфраструктуру* [3, 7].

Необходимо добавить, что в краткосрочной перспективе увеличение объема инвестиций в инфраструктуру создает новые рабочие места, в среднесрочной перспективе – стимулирует экономический рост, а в долгосрочной – снижает транспортные издержки предприятий и улучшает качество жизни населения, поэтому данной сфере необходимо уделять особенное внимание.

Рассмотрев общемировые тенденции развития транспортной инфраструктуры, проанализируем ее текущее состояние в России с целью выявления проблем, препят-

ствующих эффективному развитию, а также поиска возможных инструментов, способствующих их решению.

На сегодняшний день транспортная инфраструктура России представляет собой сложную разветвленную систему, включающую практически все существующие виды транспорта (см. рис. 1).

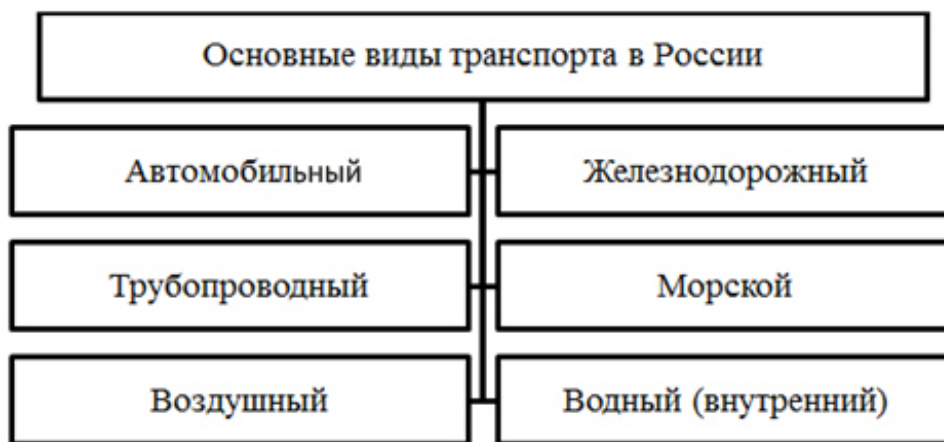


Рис. 1. Основные виды транспорта в России

Существующая транспортная система требует создания, развития, а также поддержания в надлежащем состоянии сложной и разветвленной инфраструктуры, представляющей собой совокупность всех отраслей и предприятий транспорта, выполняющих перевозки и обеспечивающих их обслуживание.

В рамках данного исследования необходимо определить удельный вес различного вида транспорта в общем объеме грузоперевозок. Для этого воспользуемся данными статистической отчетности Федеральной службы государственной статистики России (см. рис. 2)



Источник: составлено по данным Росстата.

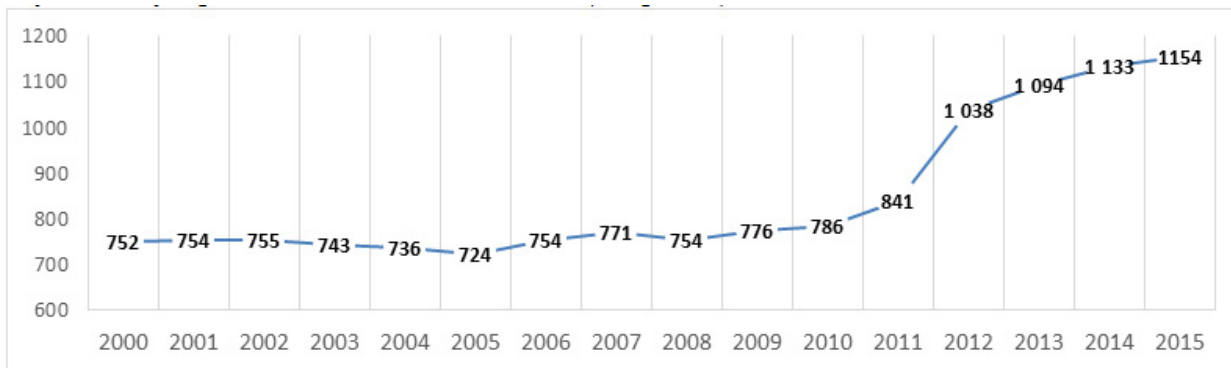
Рис. 2. Динамика объема грузоперевозок различными видами транспорта в России [8]

Данные рис. 2 демонстрируют преобладающую долю трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта в общей структуре грузооборота, доля же авиационного, морского и речного транспорта не превышает 1,86% от общего грузооборота. Данная статистика позволяет выделить основной вид транспорта, на долю которого приходится 66,51% всех грузоперевозок в России, – автомобильный транспорт.

Для определения тенденций развития транспортной инфраструктуры в России в части автомобильного транспорта необходимо проанализировать динамику изменения основных показателей, характеризующих ее общее состояние. К числу таких показателей можно отнести протяженность дорожного полотна, используемого для перевозки грузов на территории России, а также долю дорожного полотна, приходящегося на од-

но транспортное средство, причем данную долю целесообразно рассчитать как по грузовому транспорту, непосредственно задействованному при товаро- и грузообороте, так и по совокупному легковому и грузовому транспорту, поскольку все они пользуются одной и той же инфраструктурой.

Рассмотрим динамику роста дорожного полотна с твердым покрытием, включая дороги общего и необщего пользования, для чего воспользуемся данными Федеральной службы государственной статистики России (см. рис. 3).

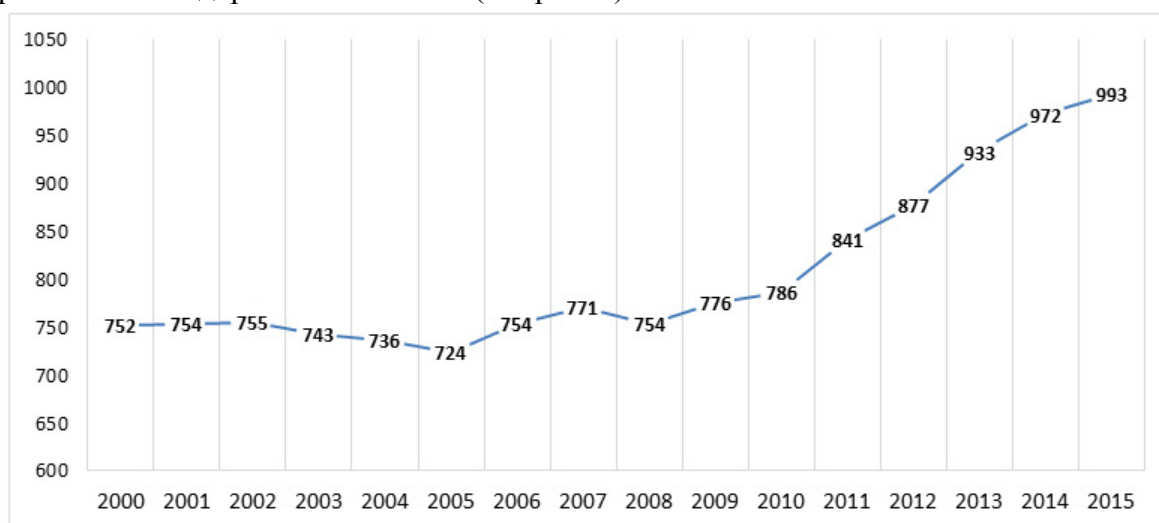


Источник: составлено по данным Росстата.

Рис. 3. Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования (на конец года), автомобильные дороги с твердым покрытием, тыс. км [8]

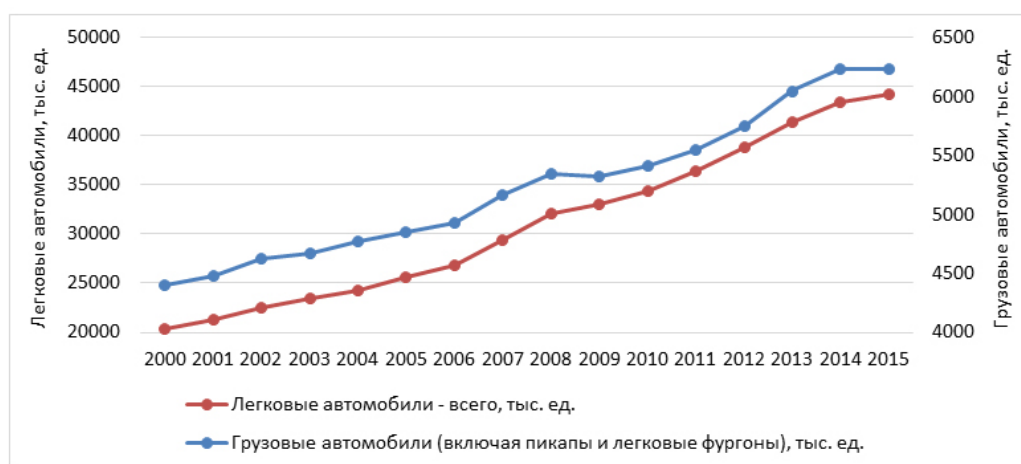
Данные рис. 3 показывают значительный рост протяженности дорожного полотна, однако данный рост объясняется изменением методики расчета данного показателя. В показатель длины путей сообщения общего пользования в части автомобильных дорог с твердым покрытием стали включать протяженность улиц. Данный аспект может в значительной степени исказить дальнейшие расчеты и требует корректировки, поскольку грузовой транспорт практически не использует данный вид дорожного полотна, а легковой транспорт использует его локально с примерно равномерной нагрузкой, в то время как магистральные пути сообщения используются всеми видами транспорта одновременно.

Для того чтобы скорректировать данный показатель, необходимо определить средние темпы прироста дорожного полотна с твердым покрытием за рассматриваемый период и экстраполировать данный средний показатель на показатели динамики роста протяженности дорожного полотна (см. рис. 4).



Источник: составлено с использованием данных Росстата.

Рис. 4. Скорректированная эксплуатационная длина автомобильных дорог с твердым покрытием, тыс. км (без учета улиц) [8]



Источник: составлено по данным Росстата.

Рис. 5. Динамика наличия грузовых и легковых транспортных средств, тыс. ед.

Данные рис. 5 демонстрируют поступательный рост количества грузового и легкового транспорта за анализируемый период, что ведет к пропорциональному росту спроса на транспортную инфраструктуру.

Следует также отметить, что понятие транспортной инфраструктуры намного шире и включает в себя не только дорогу, но и комплекс объектов, необходимых для обеспечения ее нормального функционирования. Так, согласно Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», дорога – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. В Федеральном законе 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» дается определение автомобильной дороги – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, – защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

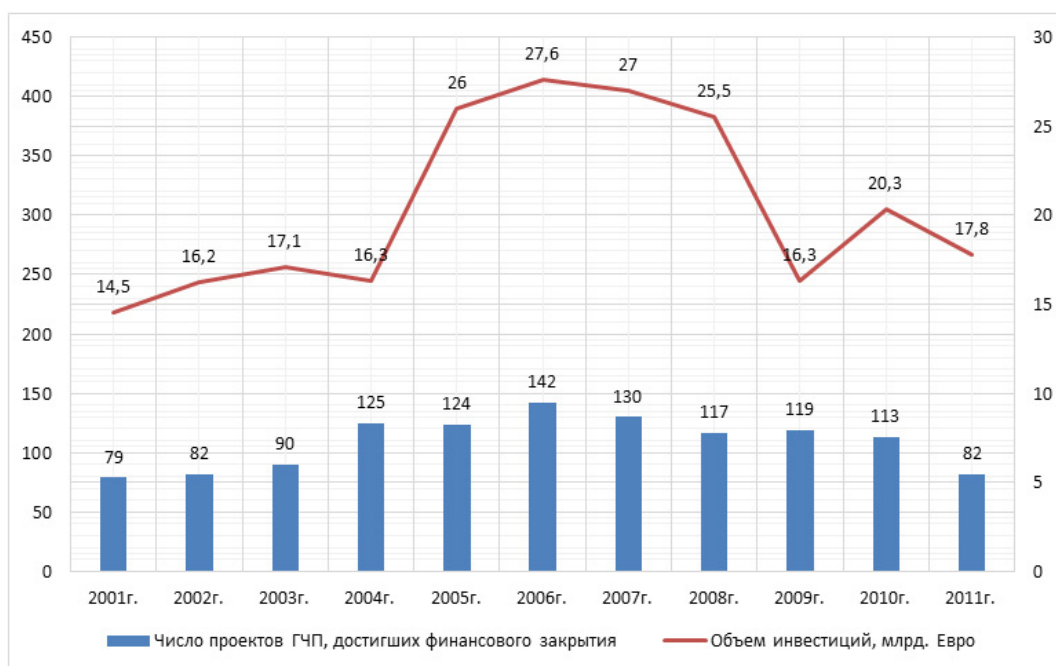
Таким образом, совокупные затраты на строительство новых дорог включают в себя не только затраты по созданию дорожного полотна, но и всего комплекса необходимых инженерных сооружений, что требует значительных инвестиционных вложений и вынуждает рассматривать все возможные инструменты привлечения финансовых ресурсов. Одним из таких инструментов является государственно-частное партнерство (ГЧП).

Реализация сложных и масштабных проектов в инфраструктурной сфере исключительно за счет бюджетных средств практически невозможна и порой нецелесообразна. Государство должно не только осуществлять регулирование экономики, но и понимать особенности функционирования бизнес-процессов, уметь при совместных действиях с частным сектором организовывать реализацию крупномасштабных проектов ради достижения общего успеха и на взаимовыгодных условиях, в чем и заключается суть проектов ГЧП [4].

Необходимо отметить, что на сегодняшний день активно ведется методическая работа, направленная на активное распространение механизмов ГЧП в инвестиционные процессы, в том числе в сфере транспортной инфраструктуры: так, в Минэкономразви-

тия России уже подготовлены методические рекомендации, касающиеся средне- и долгосрочного планирования развития ГЧП в субъектах РФ, отбора и управления проектами ГЧП по отраслям. Как показывает практика деятельности органов исполнительной власти субъектов РФ, для ускорения процесса внедрения механизмов ГЧП в соответствующие процедуры существует необходимость подготовки и оформления отдельных руководств и пояснений, разъясняющих каждый этап сделки ГЧП [2].

Использование механизмов ГЧП при реализации крупных инвестиционных проектов в транспортной инфраструктуре хоть и является для России развивающимся инструментом, в странах Европы применяется достаточно активно, о чем свидетельствует имеющаяся статистика (см. рис. 6).



Источник: составлено на основе PPPs and their Financing in Europe: Recent Trends and EIB Involvement.

Рис. 6. Реализация проектов ГЧП в странах Евросоюза

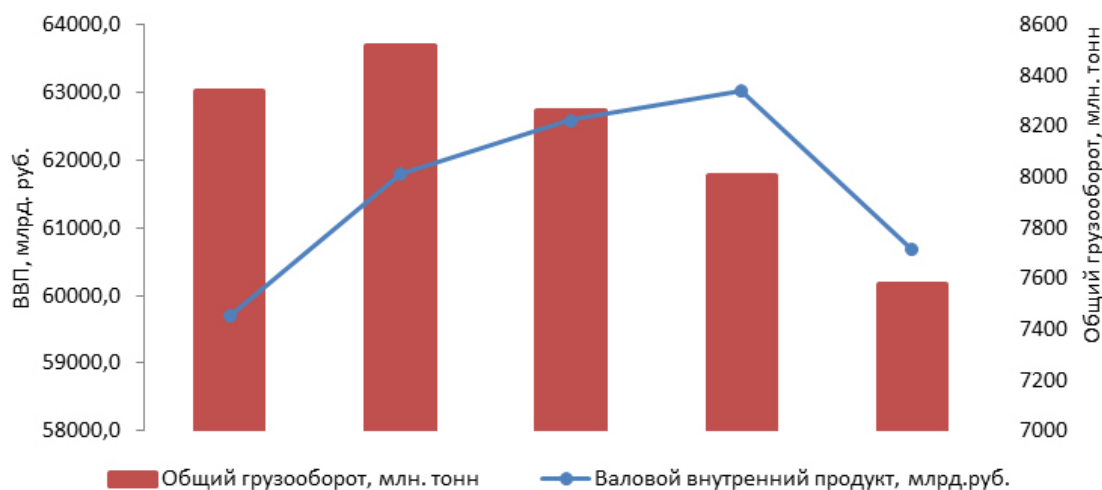
Стоит отметить, что большой позитивный опыт реализации государственно-частного партнерства накоплен в таких странах, как Великобритания, США, Канада, Китай и Австралия. Особенно активно государственно-частное партнерство начало развиваться в 90-е годы прошлого века в Великобритании, получив толчок в форме частной финансовой инициативы (англ. private financing initiative, PFI), суть которой состоит в привлечении частных инвестиций для реализации крупных государственных проектов [1].

При данной схеме частный инвестор, по сути, сам осуществляет строительство объекта за счет собственных средств, при этом компенсация его расходов впоследствии осуществляется либо за счет доходов от эксплуатации построенного объекта, либо (частично или полностью) за счет платежей из бюджета.

Зачастую при реализации схемы PFI частный инвестор привлекается к дальнейшей эксплуатации объекта. В большинстве случаев объектами PFI выступают объекты транспортной инфраструктуры, а также школы, больницы и другие социальные объекты. Таким образом, механизмы ГЧП в российских условиях могут показать достаточно высокую эффективность и стать хорошей альтернативой прямому бюджетному финансированию крупных инфраструктурных проектов.

Прогнозируя перспективы использования механизмов ГЧП при реализации инвестиционных проектов в России, необходимо отметить, что в настоящее время имеют место ограничения роста экономики в связи с недостаточным развитием транспортной

инфраструктуры. Данный тезис подтверждается статистикой динамики ВВП, что во многом коррелирует со снижением общего грузооборота, опирающегося на транспортную инфраструктуру (см. рис. 7).



Источник: составлено с использованием данных Росстата.

Рис. 7. Взаимосвязь динамики ВВП и грузооборота [8]

Все вышесказанное обуславливает необходимость решения масштабных задач по развитию транспортной инфраструктуры, требующих привлечения внебюджетных инвестиций и внедрения новых технологий, в том числе путем развития механизмов ГЧП.

Более глубокому пониманию перспектив использования механизмов ГЧП при реализации инфраструктурных проектов будет способствовать рассмотрение их особенностей в сфере развития транспортной инфраструктуры России (см. рис. 8).

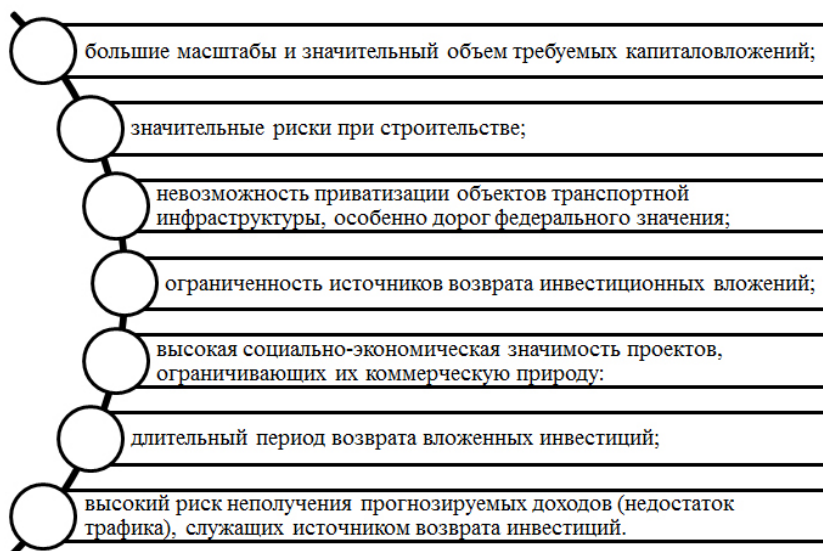


Рис. 8. Особенности реализации крупных инфраструктурных проектов в транспортной сфере на основе ГЧП

Таким образом, учитывая указанные особенности реализации крупных инфраструктурных проектов на основе механизмов ГЧП, авторы данной статьи, положительно оценивая перспективы их использования, предлагают ряд рекомендаций, способствующих росту их эффективности.

1. Дальнейшее развитие законодательной базы, регулирующей реализацию инвестиционных проектов на основе механизмов ГЧП в части проработки возможностей

включения в инвестиционные процессы как можно большего круга заинтересованных лиц на проектной стадии и стадии реализации.

2. Исследование возможностей краудфандинговых и краудинвестиционных процессов как перспективной формы развития взаимодействия государственных органов власти, бизнеса и заинтересованного населения при реализации крупных инвестиционных процессов.

3. Совершенствование системы финансирования транспортной инфраструктуры в части отбора проектов для реализации на основе ГЧП (как альтернативы государственному заказу) и оценки их эффективности, в том числе при их включении в государственные (муниципальные) программы.

4. Стимулирование конкуренции при реализации крупных проектов в сфере развития транспортной инфраструктуры.

Литература

1. Жидков А. С., Романченко О. В. Государственно-частное партнерство как эффективный инструмент развития Арктики // Современные проблемы использования потенциала морских акваторий и прибрежных зон: материалы XI Международной научной конференции: в 2-х ч. / под ред. А. В. Семенова, Н. Г. Малышева, Ю. С. Руденко. – М.: МУ им. С. Ю. Витте, 2015. С. 102–111.

2. Жидков А. С. Перспективы использования механизма государственно-частного партнерства при освоении природных ресурсов арктической зоны Российской Федерации // Современные проблемы управления природными ресурсами и развитием социально-экономических систем: материалы XII Международной научной конференции: в 4-х ч. / под ред. А. В. Семенова, Н. Г. Малышева, Ю. С. Руденко. – М.: МУ им. С. Ю. Витте, 2016. Ч. 1. С. 331–338.

3. Кузнецова А. И. Инфраструктура как необходимое условие устойчивого развития инновационной экономики города // Вестник МУ им. С. Ю. Витте. Серия 1. Экономика и управление, 2012. № 1. С. 45–50.

4. Руденко Л. Г., Жидков А. С. Государственно-частное партнерство как возможный инструмент стимулирования импортозамещения // Экономика и предпринимательство, 2015. № 6-1 (59-1). С. 179–183.

5. Зубец А. Ж. Совершенствование системы управления качеством транспортной инфраструктуры города: дис. ... канд. экон. наук. – М., 2016.

6. Коряков А. Г. Роль государства в обеспечении устойчивого развития отраслей экономики // Национальная безопасность. Nota Bene, 2012. № 4. С. 4–12.

7. Жидков А. С., Коськина Ю. А. Сущность и перспективы развития механизмов государственно-частного партнерства в Российской Федерации // Наукоедение: интернет-журнал, 2016. Т. 8. No. 3. URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/82EVN316.pdf>.

8. Федеральная служба государственной статистики «Росстат».

The Russian PPP use in implementation of infrastructure projects

Alexey Sergeevich Zhidkov, Deputy Head of Department accounting, taxation and customs, Moscow University named SY Witte

This article discusses the nature, characteristics and prospects of development of public-private partnership in the Russian Federation in the implementation of infrastructure projects. It causes the possibility and necessity of the use of PPPs in the implementation of infrastructure projects.

The basic laws of the Russian Federation regulating the relations in the sphere of public-private partnership. It offers some directions to facilitate the further development of this mechanism in the Russian Federation.

Keywords: public-private partnership; infrastructure projects; transport infrastructure; the nature and prospects of development of public-private partnership mechanisms in the Russian Federation.