

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКЕ БУРЯТИЯ

Г.Ф. Жаркая, *заведующий кафедрой, доцент*

Д.И. Малакшинова, *магистрант*

Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления
(Россия, г. Улан-Удэ)

***Аннотация.** В статье определено состояние транспортной инфраструктуры в разрезе социально-экономического развития страны и региона. Дан анализ текущего состояния формирования систем ГЧП в стране и обоснована необходимость привлечения инвесторов для участия ГЧП-проектов. Рассмотрен принцип ГЧП в автодорожной сети и выявлены основные преимущества и недостатки системы. Определен инвестиционный потенциал республики для реализации проектов ГЧП. Предложены инструменты для реализации государственно-частного партнерства.*

***Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, инвестиции в дорожное строительство, государственно-частное партнерство, платные автомобильные дороги, комплексное освоение территорий.*

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Российской Федерации. Они связывают обширную территорию страны, обеспечивают жизнедеятельность всех городов и населенных пунктов и во многом определяют возможности развития регионов, по ним осуществляются самые массовые автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и расширения международной торговли и развития сферы услуг.

Расход и формирование бюджета на строительство и ремонт автодорог имеет весомую долю в общем бюджете республики, что говорит о намерениях исполнительных органов власти улучшить качество и протяженность улично-дорожной сети. В связи с этим изучение эффективности и объемов инвестиционных вложений в данную отрасль экономики становится актуальным.

Привлечение инвестиций в дорожное строительство является источником формирования развитой автодорожной сети, которая будет способствовать соз-

данию крепкой экономической системы. Так как автомобильные дороги являются одним из главных источников грузооборота, и на их долю приходится около 68% от общего грузооборота России, то можно сделать вывод о важности качества и протяженности автодорог для экономики.

Можно определить важность наличия и качества дорожных покрытий в Республике Бурятия для международной и межрегиональной торговли, пассажирооборота и грузооборота в связи с тем, что в республике есть устойчивая автодорожная связь с Иркутской областью, Забайкальским краем и Монголией. Автомобильный транспорт является одним из самых распространенных и массовых видов транспорта в Республике Бурятия, на его долю приходится основной объем перевозки пассажиров. Годовой пассажирооборот автомобильного транспорта составляет 1729,6 млн. пасс.-км, грузооборот - 41261,2 млн. тн.-км.

В связи с минимально необходимым финансированием из федеральной казны, предназначенной для дорожной деятельности на территории всей страны, говорить о развитии и создании современной транспортной инфраструктуры не представляется в полной мере возможным. Наблюдая за опытом зарубежных стран, можно определить, что

органы власти ищут дополнительные и альтернативные пути решения данной проблемы в виде партнерства между государством и крупным бизнесом, и развитые страны мира еще с прошлого века используют систему ГЧП.

Согласно Федеральному закону Российской Федерации № 224-ФЗ от 13.07.2015 (ред. от 03.07.2016) «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017) на террито-

рии нашей страны реализуется система ГЧП. Закон определяет основы правового регулирования отношений, возникающих в связи с подготовкой проекта ГЧП, проекта МЧП, заключением, исполнением и прекращением соглашения о ГЧП, соглашения о МЧП, в том числе соответствующие полномочия органов государственной власти, органов местного самоуправления, устанавливает гарантии прав и законных интересов сторон соглашения о ГЧП и МЧП. В мировой практике существует несколько типов соглашений в ГЧП, которые представлены в таблице 1.

Таблица 1. Основные типы ГЧП, применяемые в мировой практике

Типы ГЧП	Описание
ВОТ – Build, Operate, Transfer (построй, управляй, передай)	Концессионный механизм: строительство, право пользования (без права собственности) в течение срока соглашения и передача государству
ВООТ – Build, Own, Operate, Transfer (построй, владей, управляй, передай)	Аналогично вышесказанному, но право собственности на время действия контракта принадлежит частному партнеру
ВТО – Build, Transfer, Operate (построй, передай, управляй)	Аналогично п. 1, только объект передается государству сразу после строительства. Частный партнер обслуживает объект в течение срока действия соглашения, а публичный возмещает затраты регулярными платежами
ВОО – Build, Own, Operate (построй, владей, управляй)	Аналогично п. 2, но по истечении срока соглашения объект остается в собственности частного партнера
ВОМТ – Build, Operate, Maintain, Transfer (построй, управляй, поддерживай, передай)	Акцент на поддержке жизнеспособности и обслуживании объекта. Право собственности остается у публичного партнера
ДВООТ – Design, Build, Own, Operate, Transfer (спроектируй, построй, владей, управляй, передай)	Аналогично п. 2, но в обязанности частного партнера входит и проектирование объекта соглашения
ДВФО – Design, Build, Finance, Operate (спроектируй, построй, владей, управляй, передай)	Акцент на обязанности частного партнера финансировать строительство и мероприятия по обслуживанию. Публичный партнер возмещает издержки регулярными платежами

Что же касается России, то в нашей стране законодательство в сфере строительства автодорог регулирует только три модели соглашений на основе:

1) Операторского контракта (в функции частного партнера входит только аренда и эксплуатация дороги);

2) Концессионного соглашения (частный партнер выполняет работы по схеме строительство-передача-аренда-эксплуатация);

3) Контракта жизненного цикла (предусматривает работу по схеме про-

ектирование-строительство-передача-аренда-эксплуатация).

Первую модель применяют, когда автомобильная дорога построена, но необходим инвестор для обустройства элементов дорожной инфраструктуры, т.е. если дорога платная, то устройство системы взимания платы за проезд. После создания придорожных инфраструктурных объектов инвестор осуществляет сбор платы за пользование дорогой в пользу государства. Источником финансирования затрат на стадии эксплуатации является платеж инвесто-

ру со стороны частного партнера. Возврат вложенных инвестиций осуществляется поэтапно в течение оговоренного в соглашении срока возврата инвестиций, около 8-10 лет.

Вторая модель реализуется следующим образом, одна из сторон строит объект за свой счет, но в то же время право собственности на построенный объект будет принадлежать другой стороне, осуществляющая эксплуатацию объекта до окончания срока действия концессионного контракта. Обязательным условием соглашения является возврат вложенных средств за счет платной эксплуатации объекта.

Третья модель – это контракт жизненного цикла. Она предусматривает, что частный бизнес осуществляет полный комплекс работ по проектированию, строительству, содержанию и ремонту автодороги в течение срока действия контракта, полное или частичное финансирование проектирования и строительства за счет собственных средств частного партнера.

В Республике Бурятия на сегодняшний день создана необходимая институциональная среда и нормативная правовая база в сфере государственно-частного партнерства (ГЧП), что, безусловно, будет способствовать реализации социально значимых и инфраструктурных проектов в республике, также, государственно-частное партнерство признано одним из приоритетных направлений в сфере развития инвестиционной деятельности республики. В целях привлечения финансовых ресурсов, необходимых для реализации проектов государственно-частного партнерства, осуществляется взаимодействие с ведущими российскими институтами развития - ГК «Внешэкономбанк», ОАО «Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона», Центр развития ГЧП. Помимо этого, проводится работа с крупными коммерческими банками по привлечению средств на реализацию проектов ГЧП. В рамках подписанных соглашений о сотрудничестве и взаимодействии отрабатывается возможность участия в проектах ГЧП Сбербанка Рос-

сии, Группы ВТБ, Внешэкономбанка, Газпромбанка.

В рейтинге инвестиционной привлекательности среди всех регионов страны по итогам 2017 года, который рассчитывает рейтинговое агентство RAEX («Эксперт РА»), Республика Бурятия имеет ранг пониженного потенциала с умеренным риском (ЗВ1), что говорит о невысокой заинтересованности потенциальных инвесторов, как отечественных, так и иностранных для реализации каких-либо объектов. Таким образом, судя по полученным данным, объекты государственно-частного партнерства если и будут реализованы в республике, то не будут иметь особого высокого дальнейшего роста, но будут иметь умеренные минимальные риски. Однако, по данным центра развития ГЧП РБ заняла 16 место среди регионов страны по уровню развития ГЧП проектов по следующим отраслям: социальная инфраструктура, транспортная инфраструктура, коммунально-энергетическая инфраструктура, информационно-коммуникационная инфраструктура, благоустройство и необходимая инженерно-техническая инфраструктура, промышленная инфраструктура, сельско- и охото-хозяйственная инфраструктура.

Инвестиционная привлекательность региона во многом зависит от уровня обеспеченности объектами общественной инфраструктуры. Однако в течение последних лет реальные расходы федерального и регионального бюджетов на инфраструктурные проекты ежегодно снижались и вероятно продолжат снижаться в будущем, ввиду существующих бюджетных ограничений. Выходом из сложившейся ситуации может быть совершенствование системы планирования развития инфраструктуры и формирование эффективной системы управления бюджетными расходами, в том числе с применением механизмов государственно-частного партнерства. Можно выделить следующие основные преимущества применения механизма ГЧП для реализации инфраструктурных проектов, которые представлены в Таблице 2:

Таблица 2. Преимущества ГЧП для участников партнерства

Для публичной стороны	Для частной стороны
Быстрая реализация проекта при минимальном объеме бюджетного финансирования	Инвестирование в долгосрочный проект с гарантированной доходностью
Возможность привлечения на конкурсной основе крупных финансовых ресурсов в развитие дорожной инфраструктуры	Возможность увеличивать свою выручку по проекту за счет оказания платных услуг
Увеличение поступлений в государственный бюджет за счет более эффективного оперирования объекта	Возможность применять инновационные технологии и строительные материалы в качестве пробной экспериментальной площадки для возможной дальнейшей работы на других объектах
Экономия финансовых ресурсов, как государства, так и региона, что положительно скажется на бюджете страны, а также регионов в целом	Рост конкуренции при поиске частного партнера, что позволит выбрать наилучшего застройщика, который гарантирует высококачественный и долговечный объект строительства
Повышение инвестиционной привлекательности региона за счет современного текущего состояния автомобильных дорог, то есть развитие бизнеса, увеличение числа транспортных перевозок, приток туристов в республику и т.п.	Повышение деловой репутации компании-застройщика
Увеличение пользователей сети автомобильных дорог, что позволит большему поступлению налоговых отчислений в казну региона	
Рост активности экономической отрасли развития региона	

К недостаткам можно отнести: отсутствие методической базы для исполнения проектов, с определением порядка и процедур ГЧП; низкая квалификация кадров, участвующих в разработке проектов; отсутствие инвесторов, заинтересованных в участии в долгосрочных инвестиционных проектах, например, в регионах, имеющих низкий потенциал для реализации инвестиционных проектов; недостаток успешно введенных в эксплуатацию объектов, подающих пример инвесторам.

В случае, если реализация ГЧП-проектов, а именно непосредственно строительство платной автомагистрали с целью взимания платы экономически неэффективно, в связи с определенными рисками, например, низкого спроса населения, то есть варианты реализации таких проектов в разрезе комплексного освоения территорий. Комплексное освоение территорий – это экономический фактор развития определенного участка, территории, позволяющий инвестировать финансовые средства в объекты жилой и нежилой инфраструктуры, это освоение свободной площади, а также ее развитие, обеспечивая улучшение качества жизни населения. Экономиче-

ский эффект от такого проекта будет играть в долгосрочной перспективе.

Участие государства в реализации проектов КОТ состоит, в передаче представителям бизнеса прав на земельные участки и обеспечении возврата частных инвестиций посредством предоставления субсидий и госгарантий. Используя государственную поддержку, частный бизнес получает доступ к масштабным проектам и защищенность своих инвестиций. Государство получает эффективного управляющего инвестициями в лице своего бизнес-партнера, снижение бюджетных затрат и коммерческих рисков по проекту [1].

Реализация проектов КОТ основывается на принципах государственно-частного партнерства, при этом происходит четкое разделение компетенций между его участниками. Государство берет на себя ответственность за создание объектов социальной и транспортной инфраструктуры, частный инвестор направляет денежные потоки на строительство непосредственно жилья, а также на внутриплощадочные сети и дороги, сетевые компании, в свою очередь, занимаются обеспечением необ-

ходимой инженерной инфраструктуры [2]. Проекты КОТ нацелены на создание новой, комфортной и модернизированной городской среды, отвечающей современным требованиям и запросам общества. Ключевыми результатами внедрения КОТ-систем должны стать: подготовка, участие в конкурсном отборе, реализация инвестиционных проектов, обеспечение земельных участков необходимой инфраструктурой, создание устойчивых механизмов ГЧП.

Также, в качестве альтернативы обычного строительства дороги по принципу ГЧП системы, можно предложить потенциальным инвесторам

строительство автодороги с применением инновационных технологий и материалов. Другими словами, использовать земельный участок как инновационную (экспериментальную) площадку, применяя новейший строительный материал или применяя новую технологию строительства. Также в качестве экспериментальной площадки можно внедрить дорожное полотно с солнечными батареями, а полученное электричество использовать как источник электроэнергии для средств наружного ночного освещения и для работы светофорных объектов на этой же дороге.

Библиографический список

1. Боргардт Е.А. Совершенствование методики выбора целевого рынка [Текст] / Е.А. Боргардт, М.В. Вишнякова // Приоритетные научные направления: от теории к практике. 2013. № 7. С. 134–142.
2. Боргардт Е.А. Система контроллинга-менеджмента как инновация в управлении промышленной организацией [Текст] / Е.А. Боргардт, В.М. Носова // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Экономика и управление. 2014. № 1. С. 108–119.

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE RUSSIAN FEDERATION AND THE REPUBLIC OF BURYATIA

G.F. Garkay, *the head of the chair, assistant professor*

D.I. Malakshinova, *graduate student*

**East-Siberian state university of technology and management
(Russia, Ulan-Ude)**

Abstract. *The article defines the state of the transport infrastructure in the context of the socio-economic development of the country and the region. The analysis of the current state of the formation of PPP systems in the country is given and the necessity of attracting investors for the participation of PPP projects is justified. The principle of PPP in a road network is considered and the main advantages and disadvantages of the system are revealed. The investment potential of the republic has been determined for the implementation of PPP projects. The tools for implementing public-private partnerships are proposed.*

Keywords: *transport infrastructure, investments in road construction, public-private partnership, toll roads, integrated development of territories.*