

УДК 338.28

***О. С. Медведева***

ГОУ ВПО «Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского», Калуга,  
e-mail: olymed1@yandex.ru

***В. Н. Левкина***

ГОУ ВПО «Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского», Калуга,  
e-mail: veronia.levkina@mail.ru

## ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ

**Ключевые слова:** государственно-частное партнерство, частный предприниматель, государство, ресурсы, инфраструктура, развитие, прогресс, прибыль, рентабельность, инновации.

Государственно-частное партнерство является молодым институтом в современном мире, ведь он впервые появился в 2000-ых годах в России. Несмотря на свое раннее появление, государственно-частное партнерство является неотъемлемой частью развития инфраструктуры, что может способствовать улучшению не только жизни населения в целом, но и различные экономические показатели страны. В настоящее время существует огромное количество инновационных проектов по улучшению жизни населения, но на все эти проекты необходимы средства, которых у регионов недостаточно. Выходом является объединения с кем-то, и тут сможет помочь государственно-частное партнерство, которое разделяет все полномочия и затраты между государством и частным предпринимателем. Каждая из сторон от такого взаимодействия получает свою выгоду, что является огромным плюсом. В данной статье рассмотрен такой институт как государственно-частное партнерство, причины появления в России, причины выбора в настоящее время, положительные результаты государственно-частного партнерства. В статье представлен рейтинг регионов по уровню развития сферы государственно-частного партнерства, приведены примеры различных механизмов управления. Помимо перечисленного в данной статье происходит разбор самых крупных проектов России за 2016-2019 год с ожидаемыми результатами для обеих сторон.

***О. S. Medvedeva***

Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovskiy, Kaluga, e-mail: olymed1@yandex.ru

***V. N. Levkina***

Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovskiy, Kaluga, e-mail: veronia.levkina@mail.ru

## PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A TOOL FOR INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN RUSSIA

**Keywords:** public-private partnership, private entrepreneur, state, resources, infrastructure, development, progress, profit, profitability, innovation.

Public-private partnership is a young institution in the modern world, because it first appeared in the 2000s in Russia. Despite its early appearance, public-private partnership is an integral part of infrastructure development, which can contribute to improving not only the life of the population as a whole, but also various economic indicators of the country. Currently, there are a huge number of innovative projects to improve the lives of the population, but all these projects require funds, which the regions do not have enough. The solution is to join with someone, and then a public-private partnership can help, which shares all the powers and costs between the state and the private entrepreneur. Each of the parties benefits from this interaction, which is a huge plus. This article examines such an institution as public-private partnership, the reasons for its appearance in Russia, the reasons for choosing at present, and the positive results of public-private partnership. The article presents a rating of regions by the level of development of the sphere of public-private partnership, and provides examples of various management mechanisms. In addition to the above, this article analyzes the largest projects in Russia for 2016-2019 with the expected results for both sides.

### Введение

В современном мире существует множество проблем связанных с развитием инфраструктуры, грамотным распределе-

нием ресурсов, кризисами и многим другим. Эффективным решением перечисленных трудностей является государственно-частное партнерство (ГЧП). Так как

именно оно способствует вовлечению ресурсов частного сектора в производство различных отраслей и фирм, данное объединение формирует дополнительные конкурентные преимущества на рынке, и является одним из механизмов смешанного рынка [3, с. 2].

### **Цель исследования**

Выявить приоритетные области развития Российской инфраструктуры в настоящее время, понять насколько качественно выполняются проекты, заключенные между частным предпринимателем и государством. Также необходимо проанализировать опыт других стран в области ГЧП и выявить приоритетные области развития других стран с целью взаимодействия их в будущем.

### **Материал и методы исследования**

В данной статье использовались следующие материалы: федеральный закон «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», различные инновационные проекты России и многое другое.

В статье используются следующие методы исследования: теоретический (моделирование), количественный и социологический метод.

### **Результаты исследования и их обсуждение**

ГЧП в современном мире имеет множество трактовок, выделим самые базовые из них. Государственно-частное партнерство – это один из способов развития общественной инфраструктуры основанный на долгосрочном взаимодействии государства и бизнеса, при котором частная сторона участвует не только в финансировании, но и в последующей эксплуатации и техническом обслуживании [2]. В других источниках ГЧП принято делить на две категории. В первой, его понимают как систему отношения государства и бизнеса, которое широко используется в качестве инструмента регионального, национального, городского, муниципального экономическо-

го и социального развития. Второй, как конкретные проекты, которые они реализуют совместно на объектах государственной и муниципальной собственности [3 с. 3].

Представленное партнерство является совсем молодым институтом, ведь в России первые модели появились в начале 2000-ых годов. Первыми исследователями ГЧП стали В.Г. Варнавский, А.В. Клименко, М.А. Дерябина, Н.Д. Холодная, А.Е. Чирикова, Н.Ю. Лапина, Л.С. Шилова, С.В. Шишкина, М.Я. Миркина и др. в своих работах термин они трактовали следующим образом: «Государственно-частное партнерство представляет собой юридически закрепленную форму взаимодействия между государством и частным сектором в отношении объектов государственной и муниципальной собственности, а также услуг, исполняемых и оказываемых государственными и муниципальными органами, учреждениями и предприятиями, в целях реализации общественно значимых проектов в широком спектре видов экономической деятельности» [2, с. 15-16].

Из сказанного можно сделать вывод, что при взаимодействии обе стороны получают свою собственную выгоду. Для государства выгодой является интенсивное развитие инфраструктуры, что позволит ускорить темпы обновления основных фондов, также расширенный доступ к рынкам частного капитала, повышается качество строительства и эксплуатации за счет инноваций, происходит снижение бюджетной нагрузки, так как все траты делятся между собой и многое другое. Для частного сектора выделен ряд преимуществ – это защита инвестируемых денег, получение государственных активов, заказов и соглашений, также гарантированная рентабельность (государство дает согласие на возмещение вложенных инвестиций), частник может принимать различные решения сам из-за относительной автономности [5].

Все перечисленные преимущества позволяют повысить работоспособность обеих сторон, что позволит качественно и ответственно отнестись к поставленным целям и задачам по реализации каких-либо проектов.

В законе РФ ГЧП впервые было закреплено 25 декабря 2006 года в законодательстве Санкт-Петербурга, позже вступил в силу в 69 субъектах. Первые поправки были внесены 1 июля 2015 года, выделим некоторые из них: исключение из перечня развития сельскохозяйственную инфраструктуру, внесены изменения в полномочия частного, теперь их стало больше, у него появляется возможность больше руководить, государство стало иметь больше прав, например приватизация и многое другое [6].

ГЧП развивает многие сферы, но какие имеет преимущество? В настоящее время стоит острая проблема развития социальной инфраструктуру, ведь именно данная область дает людям образование, здравоохранение, социальное обеспечение и многое другое. Обществу всегда были необходимы образованные и здоровые люди, ведь именно они являются двигателем развития, прогресса.

На втором месте стоит транспортная инфраструктура, которая предполагает все возможные железные дороги, аэропорты и автомобильные дороги, которые

позволят взаимодействовать различным регионам между собой.

Развитие инженерной инфраструктуры также важно, ведь это газоснабжение, электроэнергетика, теплоснабжение и многое другое. Список сфер, которые необходимо развивать очень большой, но для каждого региона он будет свой. Например, есть регионы, в которых большой туристический спрос, следовательно, необходимо развивать данную сферу, которая в будущем будет приносить большой доход [4].

В Российской Федерации имеется 85 субъектов, в которых происходит реализация необходимых им проектов, способствующие улучшению жизни населения. Но для реализации проекта необходим частный предприниматель, который захочет вложить свои деньги в него, следовательно, в каждом регионе будет свое число проектов.

В таблице представлен рейтинг регионов по уровню развития сферы ГЧП за 2018 год, в котором выделено 22 лидирующие позиции, созданием таблицы занималась РОСИНФРА [3].

Рейтинг регионов по уровню развития сферы ГЧП

Место	Наименование субъекта	Интегральный показатель	Опыт реализации проектов
1-6	Город Москва	90%+	МАХ
1-6	Санкт-Петербург	90%+	МАХ
1-6	Московская область	90%+	МАХ
1-6	Республика Башкортостан	90%+	МАХ
1-6	Самарская область	90%+	МАХ
1-6	Ханты Мансийский автономный округ	90%+	МАХ
7	Новосибирская область	85,3%	13,8
8-9	Пермский край	84,1%	13,8
8-9	Тамбовская область	84,1%	13,8
10	Нижегородская область	83,2%	11,4
11	Хабаровская область	82,9%	13,8
12	Иркутская область	82,6%	13,8
13	Красноярский край	80,2%	13,8
14	Свердловская область	79,6%	13,8
15	Ямало-Немецкий автономный округ	79,1%	13
16	Ленинградская область	79%	10,2
17	Челябинская республика	78,7%	13,8
18	Владимирская республика	77,3%	10,6
19	Удмуртская Республика	76,4%	9,1
20-21	Калужская область	72,8%	10,4
20-21	Ульяновская область	72,8%	10,2
22	Республика Татарстан	72,6%	9,4

Данный рейтинг был составлен на основе следующих показателей: институциональная среда – специализированная структура, уполномоченные органы, концентрация соглашений, информационные ресурсы и т.д. Показатели нормативно-правовых баз ГЧП – порядок принятия и правила решений, межведомственное взаимодействие, соответствие законам и многое другое.

В настоящее время в России существует ряд национальных проектов по развитию инфраструктуры. Таких проектов на будущее создано 13, общей стоимостью 25,7 трлн. руб. Самым крупным проектом из тринадцати считается план развития магистральной инфраструктуры, он представляет собой усовершенствование железных и автомобильных дорог, аэропортов и портовых инфраструктур, судоходства и много другого. На втором месте стоит проект «Безопасные и качественные дороги», далее «Экология», «Демография» и другие. Каждый проект имеет свой приоритет в его реализации. В настоящее время Россия не способна реализовать многие из них самостоятельно, и она обращается к ГЧП за помощью.

Состояние и ретроспектива развития рынка ГЧП в России. В России существует свой процент дефицита по осуществлению нацпроектов и единственным решением является разделить обязательство с частниками, обратившись к государственно-частному партнерству.

Если проанализировать взаимодействие государства с частными предпринимателями за 10 лет можно увидеть, что их взаимодействие только увеличивается. По итогам 2018 года России удалось реализовать 353 проекта, объем частных инвестиций составил 451,7 млрд. руб., что в 1,8 раз больше, чем в 2017 году.

На 2019 год в России 3 442 контрактованных проектов ГЧП, с общим объемом инвестиций 2 182 млрд. руб., в 92 % ГЧП отдает свое предпочтение проектам свыше 1 млрд. рублей. А частные предприниматели предпочитают вкладываться в строительство крупных зданий, теплоснабжению, туризму, обслуживанию населения и т.д.

В рисунке 1 представлены затраты частного сектора на реализацию проектов ГЧП за 2014-2018 год, данные расчета произведены Национальным Центром ГЧП [7].

Из представленного рисунка можно увидеть, что с каждым годом ГЧП набирает популярность и все больше частных предпринимателей хотят вкладываться в данное партнерство.

Все механизмы ГЧП принято делить на 3 группы: концессии, СГЧП/СМЧП и квази-ГЧП. В настоящее время предприниматели предпочитают концессионные проекты, которые составляют 85 % из 100 %. На квази-ГЧП приходится 12 % и только 3 % СГЧП/СМЧП. Для наглядности представлен рисунок 2, отображающий процентное соотношение между представленными методами.

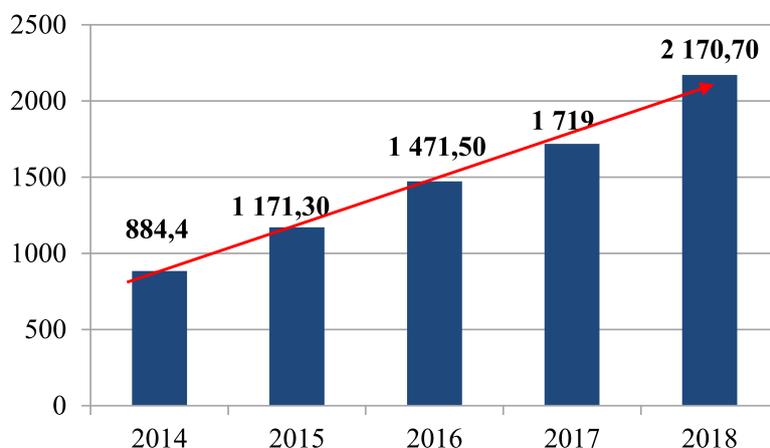


Рис. 1. Закономерность инвестиционных обязательств в частных партнеров в проектах ГЧП. (млрд. руб.)

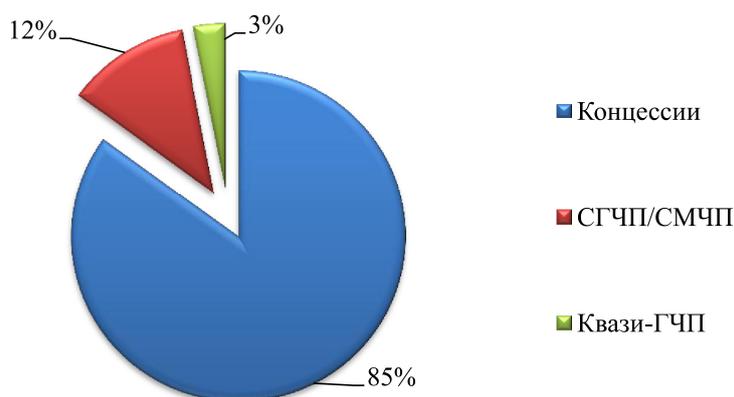


Рис. 2. Механизмы ГЧП

Концессия в России считается самым развитым механизмом регулирования ГЧП, так как вплоть до 1937 года использовалась только она. Его используют для реализации следующих проектов: транспортная отрасль и энергетическая.

Инструмент ГЧП/МЧП в настоящее время продолжает свое формирование и его используют для реализации следующих проектов: социальная сфера и мелкие проекты.

Квази-ГЧП самая молодая модель, которая не пользуется большим спросом, она занимается реализацией следующих проектов: энергосервисные контракты, аренды с инвестиционными обязательствами, инвестиционные соглашения и многое другое.

За прошедший период времени Россия смогла приобрести огромный опыт в сфере государственно-частного партнерства. Было реализовано более 3 000 проектов с применением разных моделей, но, несмотря на это государство, продолжает совершенствовать данное партнерство.

К концу 2019 года России удалось закрыть 200 крупных проектов и средних, которые затратили на свою реализацию около 600 млрд. рублей, общие инвестиции составили более 400 млрд. рублей, проекты затронули огромное количество разных отраслей.

Проект налаживания транспортных связей считается самым приоритетным, так как именно он позволит улучшить перемещение людей из одного места

в другое. Программа включила в себя следующие аспекты: автодорожная инфраструктура (обходной мост через Волгу, мостовой переход через Калининградский залив и другое), общественный транспорт, железнодорожный транспорт (строительство подъездных дорог к станциям и многое другое).

Не менее важным проектом стала социальная инфраструктура нового формата, во многих регионах России были реализованы проекты по улучшению жизни людей.

Например, в Ямало-Ненецком автономном округе был подписан проект о строительстве инновационных детских садов. В Ханты-Мансийском автономном округе – Югра в 2019 году смогли завершить 5 концессионных соглашений по строительству школ. В Ставрополье и Краснодаре были вложены средства в строительство досуговых и оздоровительных инфраструктур, и это не конец, ведь таких проектов огромное количество [4, с. 2-4].

Обновление коммунально-энергетической инфраструктуры затронул следующие регионы: Воронеж, Пермь, Кострома, Саратов и другие. В них происходит строительство мусороперерабатывающих заводов, полигонов ТКО, которые смогут перерабатывать до 70% отходов перечисленных мест. Все вышеперечисленные проекты являются самыми основными на 2019 года, на рисунке 3 представлены затраты обеих сторон на их осуществление. [8]



Рис. 3. Крупнейшие концессионные соглашения в России (млрд. руб.)

Все представленные проекты являются одними из самых крупных на сегодняшний день, но если сравнивать с другими странами, то у нас их недостаточно. Количество соглашений с размером инвестиций более 10 млрд. руб. составляет 32 – сказал Расстригин РБК. Это свидетельствует тому, что на рынке нет необходимых государству проектов, так как инвесторов хватает. России необходимо разрабатывать новейшие проекты по улучшению какой-либо сферы.

В каждой стране свои способы развития инфраструктуры, но в то же время все страны стремятся к одинаковому результату, который позволяет устойчиво и равномерно развиваться. Также у всех стран будут определенные приоритеты, в какой-либо области совершенствования. Например, С. Балашов, исследуя зарубежные проекты ГЧП, замечает, что США отдает свой приоритет автодорогам, 32 из 36 проектов именно по ним. Великобритания отдает 123 проекта здравоохранению и 113 проектов образованию из 352 проектов, в Германии также предпочитают развивать образование, отдавая 24 из 56 проектов [4, с. 8-15].

В настоящее время развитие ГЧП принято делить на три стадии. На самой низкой стадии находятся следующие страны: Китай, Россия, Латвия, Дания, Финляндия, Чехия и другие. На второй стадии находится большинство развитых стран (Италия, Испания, Греция, Германия, Франция), США, Япония

и многие другие. На последней стадии Великобритания, Австралия и Ирландия. Можно заметить, что на второй стадии находится большинство развитых стран [1, с. 25-32].

Россия находится на самой начальной стадии, что не очень хорошо, нам следует брать опыт стран находящихся выше нас и начинать двигаться вперед. Например, у Великобритании мы можем взять опыт строительства школ, больниц, военной инфраструктуры, у Австралии и Ирландии опыт в строительстве автомобильных дорог, у Голландии опыт строительства жилых домов, в каждой стране есть свой ряд удачных проектов и на них следует обратить внимание, чтобы в будущем не совершать чужих ошибок.

### Выводы (заключение)

Проанализировав ГЧП на уровне России можно сделать вывод, что внутри России на уровне регионов происходит хорошее улучшение и качественное развитие различных областей это представлено в таблице, но этого недостаточно для мирового уровня, которого хочет достичь любая страна. Как говорилось выше, в России происходит нехватка проектов, которые ей необходимы в первую очередь.

России необходимо брать опыт других стран в реализации проектов ГЧП, так как на опыте других стран намного проще строить новые, улучшенные проекты по развитию инфраструктуры.

*Библиографический список*

1. Балашов С. Опыт функционирования ГЧП в развитых странах // Государственно-частное партнерство в условиях кризиса: материалы научно-практической конференции. 2009. (С.-281-282).
2. Борщевский Г.А. Государственно-частное партнерство: учебник и практикум для бакалавров и магистратуры. М.: Юрайт, 2015 г. (С-344).
3. Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А. Государственно-частное партнерство. 2002-2009 г. (С-93).
4. РОСИНФА платформа поддержки инфраструктурных проектов. Итоги 2019 года. 2019 г. (С-22).
5. Государственно частное партнерство. URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Государственно-частное\\_партнёрство](https://ru.wikipedia.org/wiki/Государственно-частное_партнёрство) (дата обращения: 30.03.2020).
6. Государственно частное партнерство URL: <http://ppp.kgd-rdc.ru/> (дата обращения: 30.03.2020).
7. Рейтинг регионов Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <https://rosinfra.ru/project/rating> (дата обращения: 31.03.2020).
8. Приоритетные отрасли для развития государственного партнерства. [Электронный ресурс]. URL: [https://studme.org/176507/menedzhment/prioritetnye\\_otrasli\\_razvitiya\\_gosudarstvenno\\_chastnogo\\_partnerstva](https://studme.org/176507/menedzhment/prioritetnye_otrasli_razvitiya_gosudarstvenno_chastnogo_partnerstva) (дата обращения: 31.03.2020).
9. Выгоды ГЧП. [Электронный ресурс]. URL: <https://studwood.ru/735643/ekonomika/vygoty> (дата обращения: 01.04.2020).
10. 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 (последняя редакция). URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_182660/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/) (дата обращения: 01.04.2020).
11. Перспективы применения механизмов ГЧП для решения проблемы инфраструктурного дефицита в РФ. [Электронный ресурс]. URL: <https://rosinfra.ru/news/perspektivy-primenenia-mehanizmov-gcp-dla-resenia-problemy-infrastrukturnogo-deficita-v-rf> (дата обращения: 02.04.2020).
12. Власти впервые раскрыли объемы соглашений в рамках ГЧП. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/economics/25/02/2020/5e4fcd89a7947decf57ae33> (дата обращения: 03.04.2020).