

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2023, Том 15, № s2 / 2023, Vol. 15, Iss. s2 <https://esj.today/issue-s2-2023.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/41FAVN223.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Видетских, Д. И. Проект государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта как объект инвестиционной оценки / Д. И. Видетских // Вестник евразийской науки. — 2023. — Т. 15. — № s2. — URL: <https://esj.today/PDF/41FAVN223.pdf>

For citation:

Videtskikh D.I. Public-private partnership project in the field of public transport development as an object of investment evaluation. *The Eurasian Scientific Journal*. 2023; 15(s2): 41FAVN223. Available at: <https://esj.today/PDF/41FAVN223.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.)

УДК 338

Видетских Данила Иванович

НОЧУ ВО «Московский финансово-промышленный университет «Синергия», Москва, Россия
«Экономический» факультет
Аспирант
E-mail: videtskikh_danila@mail.ru

Научный руководитель: **Тельминова Наталия Витальевна**

НОЧУ ВО «Московский финансово-промышленный университет «Синергия», Москва, Россия
Доцент кафедры «Оценочной деятельности и корпоративных финансов»
Кандидат экономических наук
E-mail: NMirzoyan@ya.ru

Проект государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта как объект инвестиционной оценки

Аннотация. Публикация, представленная автором, посвящена теме создания проекта государственно-частного партнерства в области общественного транспорта. В работе автор рассматривает различные аспекты этого вопроса и предлагает ряд рекомендаций по созданию эффективной системы общественного транспорта. В первую очередь, автор обращает внимание на вопросы инвестиционной оценки проекта и финансирования его реализации. В работе представлены методы оценки эффективности инвестиций в общественный транспорт, а также рассмотрены различные варианты финансирования проектов государственно-частного партнерства. Дополнительно, автор исследует ключевые показатели развития общественного транспорта в разных регионах страны, а также проводит анализ опыта других стран в этой области. Особое внимание уделяется проблемам, связанным с организацией транспортного обслуживания в мегаполисах и проблемам экологии. Автор приходит к выводу, что государственно-частное партнерство в области общественного транспорта может стать важным инструментом для улучшения качества услуг и повышения уровня жизни населения. Однако, автор подчеркивает необходимость создания благоприятной инвестиционной среды и развития сотрудничества между государством и частными инвесторами в этой области. Кроме того, автор предлагает ряд рекомендаций по созданию эффективной системы общественного транспорта, включая модернизацию транспортного парка, внедрение современных технологий управления и контроля, а также улучшение качества обслуживания пассажиров. Автор также обращает внимание на необходимость создания комфортных условий для пешеходов и велосипедистов, чтобы улучшить мобильность городского населения. В заключении автор

подчеркивает, что развитие общественного транспорта является одним из ключевых приоритетов государственной политики.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство; общественный транспорт; социальная сфера; концессионное соглашение; инвестиционная привлекательность; бюджетная политика; экономический рост; оценка эффективности; частные инвесторы; транспортная отрасль

Введение

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что вопросы развития проектов при помощи механизмов государственно-частного партнерства в транспортной отрасли становятся широко обсуждаемыми среди научного сообщества. В настоящее время транспортная отрасль является одной из самых важных отраслей для экономики многих стран. Государственно-частное партнерство (далее — ГЧП) в транспортной отрасли может являться эффективным инструментом для достижения целей развития данной отрасли. Однако, реализация проектов ГЧП в транспортной отрасли может столкнуться с множеством проблем и ограничений, которые могут затруднить их успешное завершение. В связи с этим, актуальность исследования вопросов развития проектов при помощи механизмов ГЧП в транспортной отрасли неоспорима. В рамках данного исследования будут выявлены особенности и проблемы реализации таких проектов в России.

Кроме того, в контексте изменения климата и усиления экологических требований к транспортной отрасли, реализация проектов при помощи механизмов ГЧП может быть особенно важна для достижения целей устойчивого развития (ESG) по снижению выбросов и улучшению экологической ситуации в городах. Таким образом, данное исследование может быть полезным для разработки эффективных механизмов ГЧП в транспортной отрасли, учитывающих множество факторов, связанных с экономическими, экологическими и социальными аспектами.

Цель данного исследования заключается в создании проекта государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта как объекта инвестиционной оценки.

Объектом исследования является отрасль общественного транспорта.

Предметом исследования выступают механизмы государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта как объекта инвестиционной оценки.

Научная новизна публикации заключается в формировании определения инвестиционного проекта государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта как объекта оценки.

1. Методы и материалы

При написании статьи авторами использовались следующие методы: сравнительный, статистический, анализ и обобщение, табличные и графические способы визуализации статистических данных. Сравнительный метод был использован для выявления различий результатов исследований разных авторов, статистический метод — для установления количественных закономерностей в данных, анализ и обобщение — для получения более глубокого понимания предмета исследования. Табличные и графические способы визуализации статистических данных были использованы для наглядной демонстрации результатов исследований и упрощения их восприятия читателем. Важно отметить, что

использование различных методов исследования позволяет получить более объективные результаты и делает статью более убедительной и интересной для читателя.

Для достижения данной цели в работе были поставлены следующие задачи:

- Изучить сущность подходов к понятию государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта.
- Выделить особенности инвестиционной оценки проектов в области развития общественного транспорта.
- Сформировать предложения по формированию проекта государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта.

В процессе подготовки и написания научной публикации автором были проанализированы труды следующих авторов: Нехайчук Д.В. [1], Мерзлов И.Ю. [2], Погодина Т.В. [3], Тюрина Ю.Г. [4], Пьянкова С.Г. [5] и другие.

2. Результаты и обсуждения

В настоящее время, в условиях мирового финансово-экономического кризиса и необходимости восстановления совокупного спроса, инвестирование в различные проекты становится все более важным. Оно является ключевым фактором для преодоления спада в производстве, обеспечения экономического роста и повышения конкурентоспособности предприятий. Но инвестирование в проекты необходимо проводить с учетом многих факторов, таких как риски, потенциальная доходность, рыночные тенденции и т. д.

Кроме того, государство играет все более важную роль в инвестиционной деятельности. Оно может создавать специальные программы и финансировать проекты, которые способствуют развитию экономики и привлекают инвесторов. Кроме того, государственные регулирования могут снизить риски инвестирования и улучшить инвестиционный климат в стране.

Термин «инвестиции происходит от латинского слова «invest», что означает «вкладывать». Инвестиция в переводе с современного английского языка (investment) — означает капиталовложение»¹.

Инвестиции — это процесс вложения средств с целью получения прибыли. Это может быть приобретение акций, облигаций, недвижимости, сырьевых товаров, валюты или других видов активов. Целью инвестирования является получение прибыли от увеличения стоимости актива или от выплаты дивидендов. Инвестирование является одним из самых эффективных способов увеличения капитала. Оно позволяет заработать больше денег, чем просто хранение денежных средств в банке. Однако инвестирование также может быть рискованным. Поэтому, перед тем как вложить свои деньги, необходимо провести тщательный анализ рынка, чтобы определить, какие активы будут наиболее эффективными для инвестирования.

Инвестирование имеет важное значение для экономики. Оно способствует росту производства и созданию новых рабочих мест. Кроме того, инвестирование является важным инструментом для развития любой страны. Инвесторы могут вкладывать свои деньги в различные проекты, которые могут привести к экономическому росту и улучшению жизни людей.

¹ Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. М.: Инфра-М., 2011.

По словам М.А. Шибяевой инвестиции играют важнейшую роль в поддержании и наращивании экономического потенциала государства. Увеличение их объемов в реальном секторе оказывает положительное воздействие на ведение бизнеса на отдельных территориях, что ведет к росту валового национального продукта в целом, повышает активность страны на внешнем рынке [6].

Федеральный закон от 25.02.1999 г. N 39-ФЗ (ред. от 03.07.2019) «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», определяет инвестиции как «денежные средства, ценные бумаги, иное имущество, в том числе имущественные права, иные права, имеющие денежную оценку, вкладываемые в объекты предпринимательской и (или) иной деятельности в целях получения прибыли и (или) достижения иного полезного эффекта».²

Цель инвестиций может быть разной, но как правило, она связана с получением прибыли. Однако, помимо прибыли, инвестиции могут принести и другие полезные эффекты, такие как социальные, экологические или культурные. В законодательстве есть акцент на инвестирование, которое не направлено на получение прибыли. Такие инвестиции могут быть связаны с удовлетворением потребностей населения, поддержкой развития технологий, экологии и т. д. При этом не следует забывать и о том, что инвестирование, направленное на получение прибыли также может принести положительный вклад в развитие экономики и общества в целом [6].

Государственная инвестиционная деятельность имеет уникальные черты, отличающие ее от других видов инвестиций. Эти отличительные признаки во многом обусловлены тем, что государство или его представитель присутствует как публичный субъект, через уполномоченные органы и учреждения. Кроме того, государственные инвестиции финансируются за счет государственных денежных средств, которые специально выделяются для этой цели. Основной целью государственной инвестиционной деятельности является достижение общественных целей.

В качестве целей государственной инвестиционной деятельности можно выделить [7]:

- «экономическое и социальное развитие страны, направленное на подъем экономики и повышение эффективности производства и конкурентоспособности отечественной продукции;
- поддержка инвестиционных проектов по модернизации и новому строительству мощностей;
- расширение внутреннего рынка потребления товаров;
- увеличения экспортного потенциала российских товаров.

При этом, базовыми принципами инвестиционной деятельности государства чаще всего выступают [8]:

1. Концентрация инвестиционных ресурсов в направлении государственных инвестиционных программ.
2. Взаимодействие государства с бизнесом (формы государственно-частного партнерства) в целях мобилизации инвестиционного потенциала, развития предприятий и регионов.

² Федеральный закон N 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» от 25 февраля 1999 г.

3. Совершенствование нормативно-законодательной базы в обеспечении инвестиционной деятельности.
4. Постоянный мониторинг положительных и отрицательных факторов в социально-экономическом развитии»³.

Государство придает большое значение поддержке инвестиционных проектов, ориентированных на социально значимые отрасли и услуги. Основной целью этих проектов является содействие экономическому росту и развитию внутри страны. Для достижения этой цели правительство определило несколько ключевых отраслей, которые оно считает особенно важными. К ним относятся сельское хозяйство и производство продуктов питания, производство, химическое производство, машиностроение, жилищное строительство, транспорт (в том числе авиаперевозки), связь и телекоммуникации, а также производство и распределение важных ресурсов, таких как электричество, газ, вода и другие ресурсы. Инвестируя в эти отрасли, правительство надеется создать рабочие места, улучшить инфраструктуру и стимулировать экономический рост по всей стране.

Для развития важных отраслей экономики необходима государственная поддержка инвестиционных проектов. Она включает в себя действия, проводимые государственными органами России, направленные на создание правовых, организационных и экономических механизмов, которые стимулируют инвестиционную деятельность.

Для поддержки инвестиционных проектов из бюджета предусмотрено субсидирование, которое осуществляется на основе конкурсного отбора и с учетом приоритетных направлений гражданской промышленности. Это означает, что проекты, соответствующие заданным критериям и приоритетам, получают дополнительную финансовую поддержку от государства.

Информационно-организационная поддержка инвесторов — это важный аспект успешной инвестиционной деятельности. Эта поддержка включает в себя сбор необходимых документов, таких как различные разрешения и лицензии, сопровождение инвестиционных проектов, решение вопросов, возникающих в процессе инвестирования, и предоставление всей необходимой информации и консультаций.

Льготное налогообложение инвестиционных проектов имеет следующие формы:

- льгота по налогу на прибыль организаций;
- освобождение от уплаты налога на имущество организаций в части имущества, созданного (возведенного, реконструированного) и (или) приобретенного в результате реализации инвестиционного проекта.

На территории Приморского края действуют два закона, направленные на стимулирование инвестиций в регион: Закон № 330-КЗ и Закон № 329-ФЗ от 19 декабря 2013 года. В процессе разработки этих законов Федеральная налоговая активно участвовала и вносила свой вклад. Эти законы предлагают преференциальный режим за счет снижения налоговых ставок для компаний, которые инвестируют в проекты региона.

Закон о налоге на прибыль организаций — это один из наиболее важных законов, регулирующих налогообложение в Российской Федерации. Он распространяется на две группы налогоплательщиков, а именно инвесторов, которые осуществляют проекты с объемом капитальных вложений не менее 50 миллионов рублей в течение трех лет или 500 миллионов рублей в течение пяти лет, и организации, не входящие в первую группу. Налог на прибыль является одним из основных источников дохода бюджета России, и его ставки и правила

³ Закон Московской области от 16.07.2010 № 96/2010-ОЗ «Об инвестиционной политике органов государственной власти Московской области» (ред. от 25.04.2021).

расчета регулярно меняются в соответствии с изменением экономической ситуации и политическими решениями правительства. Однако, основные принципы закона остаются неизменными, и он продолжает оставаться важным инструментом регулирования налогообложения в России.

Инвесторы, которые входят в первую группу налогоплательщиков, должны не только осуществлять проекты с объемом капитальных вложений, установленным законом, но и создавать высокопроизводительные рабочие места в отраслях, дополнительно перечисленных в законе. Такие условия имеют целью стимулировать инвестирование в развитие экономики России и создание рабочих мест в отраслях, которые имеют большой социально-экономический эффект.

Несмотря на ограничения, установленные для инвесторов, входящих в первую группу налогоплательщиков, закон о налоге на прибыль организаций продолжает оставаться важным инструментом для привлечения инвестиций в экономику России. Он способствует созданию новых рабочих мест, развитию отраслей экономики и повышению уровня жизни населения страны.

В последнее время наиболее существенной формой поддержки инвестиционных проектов является государственно-частное партнерство (ГЧП). ГЧП является на современном этапе развития российской экономики наиболее универсальным и эффективным механизмом [9].

В Западных странах в понятие ГЧП вкладывают разнообразные варианты реализации инвестиционных проектов, обширный спектр бизнес-моделей и отношений применения ресурсов бизнеса (капитал, инновации, опыт руководителей) для удовлетворения общественных нужд (дороги, недвижимость, парки, связь и т. д.).

Всемирный банк определяет ГЧП, как «соглашения между публичной и частной сторонами по поводу производства и оказания инфраструктурных услуг, заключаемые с целью привлечения дополнительных инвестиций и, что еще более важно, как средство повышения эффективности бюджетного финансирования»⁴.

Таким образом, ГЧП можно трактовать как совместную инвестиционную деятельность (соинвестирование) публичного и частного партнеров.

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 N 224-ФЗ, согласно которому ГЧП это «взаимодействие публичного и частного партнеров, осуществляемое на основании соглашения о государственно-частном партнерстве, в соответствии с которым партнеры принимают на себя обязательства в соответствии с установленной законом регламентацией»⁵.

Федеральный закон № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве» существенно расширил возможности применения механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП). Закон предлагает множество способов оформления договоров ГЧП, в том числе возможность для частного партнера владеть объектом, передавать его в залог финансирующим

⁴ Государственно-частное партнерство: теория и практика / В.Г. Варнавский, А.В. Клименко, В.А. Королев и др.; Государственный университет — Высшая школа экономики. М.: Изд. дом Государственного университета — Высшей школы экономики, 2010. С. 59.

⁵ 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).

организациям, получать различные платежи, приобретать не только объект, но и услугу с оплатой, привязанной к ее качеству.

Данные положения закона способствуют появлению и использованию инновационных, эффективных и сбалансированных моделей ГЧП. Кроме того, закон обеспечивает большую гибкость в структурировании проектов, позволяя применять более индивидуальные и адаптируемые подходы к соглашениям о ГЧП. Расширяя возможности механизмов ГЧП, закон поощряет развитие партнерских отношений между государственным и частным секторами в различных сферах, включая инфраструктуру, здравоохранение, образование и прочее.

Кроме Закона 224-ФЗ о ГЧП, в России действует Федеральный закон «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 N 115-ФЗ. Согласно данным, по состоянию на начало 2019 года в Российской Федерации 2980 инфраструктурных проекта прошли стадию принятия решения о реализации, из них 2429 проектов на коммунально-энергетической сфере, 368 проектов на социальной, 87 на транспортной и 96 на иные сферы. «Концессионные соглашения на сегодняшний день являются одной из наиболее известных и распространенных правовых форм, о чем свидетельствуют данные статистики: более 80 % проектов-ГЧП в России реализуется именно в этой форме»⁶.

В настоящее время развитие общественного транспорта является одним из приоритетных направлений для многих государств. Общественный транспорт играет важную роль в экономическом развитии страны, обеспечивая транспортные услуги для населения, а также способствуя развитию бизнеса и туризма. Однако, вопросы финансирования и модернизации общественного транспорта остаются актуальными.

В этом контексте государственно-частное партнерство (ГЧП) в области развития общественного транспорта является одним из возможных решений. ГЧП предполагает сотрудничество государства и частных компаний в решении конкретных задач. В случае развития общественного транспорта ГЧП может предполагать совместное финансирование проектов, разработку и реализацию планов по модернизации существующих систем, а также создание новых.

Рассмотрим особенности инвестиционного проекта государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта как объекта оценки. Как известно, общественный транспорт является одной из главных составляющих инфраструктуры крупных городов, и его развитие играет важную роль в повышении уровня жизни граждан. В рамках данного проекта планируется модернизация общественного транспорта, в том числе закупка нового подвижного состава, ремонт и обновление существующего транспортного парка, а также улучшение инфраструктуры, остановочных пунктов, маршрутов общественного транспорта. В результате реализации ожидается снижение загруженности дорожной сети, уменьшение времени и повышение комфорта для пассажиров общественного транспорта.

Таким образом можно сформировать авторский подход к определению инвестиционного проекта государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта как объект оценки.

По мнению автора и по итогам систематизации вышеприведенных подходов можно сказать, что инвестиционный проект государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта как объект оценки — способ привлечения частного капитала для реализации инвестиционных стратегий государства с целью развития социальной сферы и включающий в себя такие элементы, как модернизация существующей инфраструктуры,

⁶ Исследование «Государственно-частное партнерство в России 2019–2020: текущее состояние и тренды, рейтинг регионов» / Ассоциация «Центр развития ГЧП». — М.: Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2019.

развитие новых технологий и улучшение качества услуг в общественном транспорте, имеющий положительный эффект на экономику региона.

Проведение инвестиционной оценки проекта ГЧП в области развития общественного транспорта является важным шагом для определения его эффективности и успешности реализации. Она позволяет оценить потенциал проекта и принять обоснованные решения о его финансировании и реализации [10].

Инвестиционная оценка проекта ГЧП предполагает анализ финансовых показателей, планируемых инвестиций, ожидаемых доходов и расходов, а также других факторов, влияющих на эффективность проекта. Это позволяет определить возможные риски и риски убытков, связанных с проектом, а также оценить их влияние на реализацию проекта.

Важным аспектом реализации проектов ГЧП является их социальная значимость. Развитие общественного транспорта способствует улучшению качества жизни населения, повышению доступности транспортных услуг, снижению загрязнения окружающей среды. Поэтому проведение инвестиционной оценки проекта ГЧП должно включать анализ социальной значимости проекта, чтобы учитывать интересы населения и обеспечить максимальную пользу от реализации проекта.

Одним из важных аспектов реализации проектов ГЧП является управление рисками. Реализация проекта может столкнуться с различными рисками, связанными с экономической и политической ситуацией, техническими проблемами, изменением законодательства и другими факторами. Поэтому управление рисками должно быть включено в инвестиционную оценку проекта ГЧП и регулярно осуществляться на всех этапах реализации проекта. Таким образом, проекты ГЧП в области развития общественного транспорта является эффективным инструментом для решения проблем, связанных с развитием транспортной инфраструктуры. При этом проведение инвестиционной оценки проекта является важным шагом для определения его эффективности и успешности реализации. Оценка социальной значимости и управление рисками также являются важными аспектами реализации проектов ГЧП.

Современные транспортные системы в городах должны решать как социальные, так и экономические задачи. Развитие городских транспортных систем должно «работать» на экономическое развитие территорий, обеспечивать рост человеческого капитала [11]. Важным моментом является их адаптация к нынешним и будущим трендам новой экономики крупных городов.

Развитие транспорта общего пользования во всех случаях приоритетно перед индивидуальным транспортом, поскольку пользование общественным транспортом требуеткратно меньших издержек (расходов земли, загрязнения окружающей среды, убытков от ДТП, прямых расходов) по сравнению с индивидуальным автотранспортом. Приоритет должен проявляться во всех направлениях транспортной политики в городах: планировочных, тарифных, по управлению движением и т. п.

Приоритет тем выше, чем меньше удельные издержки и чем выше вместимость: прежде всего нужно стремиться развивать рельсовые виды транспорта (развитие которых ограничено только приемлемым уровнем расходов на пассажира), затем безрельсовый общественный транспорт и затем такси. Движение общественного транспорта должно быть одним из ключевых условий развития улично-дорожной сети и пешеходных зон в городах.

В настоящее время во многих городах с населением более 1 млн чел. регулярно возникают проекты активизации или начала строительства метрополитена, как, например, в Красноярске. Представляется, что перед принятием соответствующих решений целесообразно рассмотреть всю совокупность альтернативных вариантов улучшения внутригородской

транспортной доступности и выбрать наиболее эффективные средства для решения конкретных задач обеспечения качества перевозок.

В современных городах может использоваться несколько видов общественного транспорта, в том числе: автобусы, трамваи, метро и другие. Выбор конкретного вида транспорта зависит от объема пассажиропотока на планируемом маршруте, но на типовом маршруте 10 км.

Трамваи и наземное метро наиболее привлекательный вид транспорта для реализации концессий или ГЧП проектов, так как строительство метро слишком дорого (не окупается за счет тарифной выручки и требует значительно капитального гранта либо доплаты со стороны концедента). Автобусы и троллейбусы, в свою очередь, практически не предполагают расходов по финансированию недвижимого имущества (за исключением реконструкции парка), а стоимость подвижного состава в разы меньше стоимости трамвая (10 млн руб., а средняя стоимость 1-го автобуса / 100 млн руб.). Такие не капиталоемкие проекты, как правило, не интересны инвесторам и банкам.

В России ситуация с общественным транспортом отлична от развитых стран. Трамвайные линии имеются лишь в 61 городе Российской Федерации, при этом, согласно официальным данным Росстата, за последнюю четверть века годовой объем перевозок трамваем сократился в 5,5 раз, в российских городах демонтировано порядка 20 % трамвайных путей [12]. Это происходит из-за мнения городских властей, что транспортную проблему в городах можно решить за счет расширения улично-дорожной сети. Однако это мнение ошибочно, так как планировочная структура городов всего постсоветского пространства на это не рассчитана.

Тем не менее, сегодня в ряде городов России, в том числе в Санкт-Петербурге, активно продвигаются трамвайные проекты. Наши города постепенно встраиваются в самые передовые на сегодня тренды. Причем транспорт интересен инвестору, так как в мегаполисах трафик будет только расти. В широком смысле к инфраструктуре общественного транспорта также можно отнести транспортно-пересадочные узлы.

На сегодняшний день ГЧП в общественном транспорте — не универсальный инструмент, а нишевое решение городских задач. На рынке представлены разные виды проектов на различных стадиях. Использование ГЧП на сегодняшний день не является привлекательным для инвесторов способом структурирования проектов в сфере общественного транспорта.

На основе проанализированных данных можно сделать вывод, что целесообразно рассмотреть два варианта реализации проектов в сфере городского транспорта:

- Передача отдельного маршрута/маршрутов в ведение концессионера для крупных городов-миллионников (пример: трамвай «Чижик» в Красногвардейском районе г. Санкт-Петербурга).
- Передача всей инфраструктуры городского общественного транспорта в ведение концессионера (пример: проект в Златоусте). Отдельно также стоит рассмотреть проекты транспортного соединения региональных городов с их городами спутниками посредством городской электрички (например, обсуждаемое соединение Краснодара с близлежащими городами посредством городской электрички).

Существенным барьером для проектов в сфере общественного транспорта является объективный дефицит выручки. Пассажиропоток, как правило, недостаточен для возврата инвестиций концессионера, что вызывает необходимость использования механизма

минимального гарантированного дохода либо существенных инвестиций публичной стороны на стадии строительства. Эта проблема усугубляется в небольших городах России с убывающим населением.



Рисунок 1. Модель покрытия расходов концессионера в проектах в сфере городского общественного транспорта [12]

По причине недостаточности выручки от проектов используются следующие механизмы покрытия дефицита бюджета.

Таблица 1

Механизмы покрытия дефицита бюджета в концессионных проектах в сфере городского общественного транспорта

Механизм платежей	Пример проекта	Сумма покрытия дефицита, млрд руб.
Плата концедента в размере, обеспечивающем основные расходы проекта, уменьшаемая на фактический сбор платы	Концессионное соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга	14
Прямой сбор платы с минимальной гарантией дохода	Концессионное соглашение по созданию и эксплуатации трамвайной сети по маршруту «г. Петергоф — ст. м. «Кировский завод (Путиловская)»	15
Нерегулируемый тариф на проезд, позволяющий сократить дефицит путем увеличения дохода // Капитальный грант для минимизации расходов на возврат инвестиций	Аэроэкспресс Пулково	19
Повышения доходов за счет иного вида деятельности, напрямую не связанного с перевозкой (коммерческие площади, реклама)	Канатная дорога в Москве	4

Составлено автором

На данный момент основной проблемой низкого количества проектов в сфере городского общественного транспорта является бюджетная ограниченность муниципалитетов, что требует участие региона в подобных проектах. В зависимости от города и времени реализации проекта на практике будет реализована одна из схем (рис. 2) с набором механизмов для покрытия дефицита выручки частного инвестора.

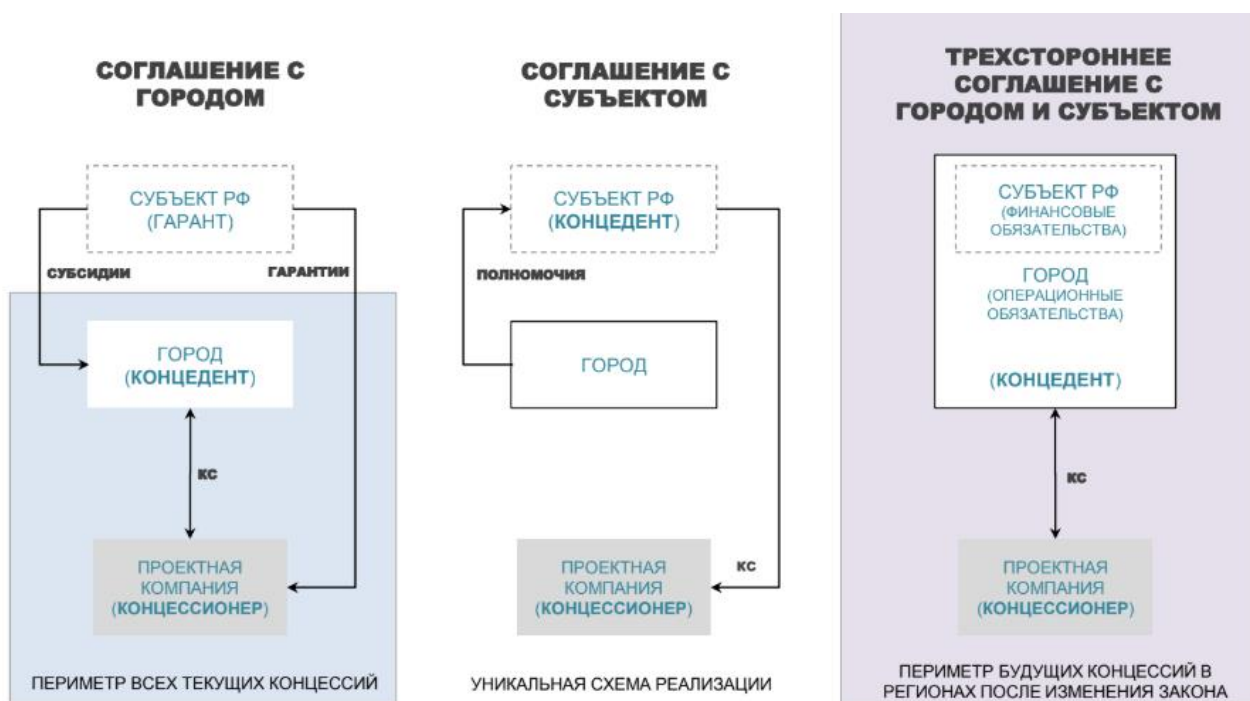


Рисунок 2. Схемы концессионных соглашений для реализации проектов в сфере общественного транспорта [13]

Подводя итог исследования практики реализации концессионных проектов в сфере городского общественного транспорта, можно сделать следующие выводы:

1. На данный момент на стадии эксплуатации находится только один проект — трамвайная линия в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга. Для этого существуют объективные предпосылки: концентрация населения достаточная для интересующего инвестора пассажиропотока в северной столице, профицит бюджета Санкт-Петербурга, значительный опыт концедента в ГЧП.
2. В Санкт-Петербурге также обсуждалось еще три трамвайных проекта — все проекты предполагают использование механизма минимального гарантированного дохода. Инвестор не готов брать на себя риск траффика в трамвайных проекта.
3. В стадии конкурса находится проект по созданию канатной дороги над Химкинским водохранилищем в Москве. Ключевым отличием данного проекта от проектов в Санкт-Петербурге является 100 % покрытие риска траффика концессионером и отсутствие минимального гарантированного дохода. Недостающие доходы от билетной выручки, концессионер планирует получить за счет использования коммерческих площадей на терминальной станции канатной дороги.

Выводы

Подводя итоги данному исследованию, следует отметить, что проект государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта — это не только объект инвестиционной оценки, но и возможность для города создать новые рабочие места, улучшить экологическую обстановку и повысить качество жизни горожан.

Одним из основных преимуществ данного проекта является его комплексный подход. В рамках проекта планируется проведение множества мероприятий, которые направлены на улучшение транспортной инфраструктуры города. Это не только модернизация транспортной сети, но и внедрение новых технологий, которые позволят сделать транспорт более удобным, безопасным и экологичным. Кроме того, проект предусматривает создание дополнительных услуг для горожан, таких как бесплатный Wi-Fi в общественном транспорте, электрические зарядные станции для автомобилей и другие.

Проект государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта имеет огромный потенциал для привлечения инвестиций. Многие крупные компании заинтересованы в долгосрочных проектах, которые могут обеспечить стабильный доход и развитие бизнеса на местном уровне. В рамках проекта планируется создание новых рабочих мест, что позволит снизить уровень безработицы и улучшить экономическое положение региона.

Кроме того, проект государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта является ключевым элементом стратегии развития города. Он позволит сделать город более привлекательным для жизни и бизнеса, что приведет к увеличению числа жителей и улучшению социального и экономического развития в целом.

В целом, проект государственно-частного партнерства в области развития общественного транспорта представляет собой огромный потенциал для улучшения городской жизни и развития региона. Он позволит решить множество актуальных проблем, связанных с транспортной инфраструктурой и экологической обстановкой, и создать благоприятные условия для развития жизни и бизнеса в городе.

ЛИТЕРАТУРА

1. Нехайчук Д.В., Шевчук Л.Е., Тарасенко А.М. Оценка реализации механизма государственно-частного партнерства // Механизмы управления развитием региона: новые вызовы и приоритеты. — 2022. — С. 180–190.
2. Мерзлов И.Ю. Оценка успешности реализации проектов государственно-частного партнерства с учетом этапов их жизненного цикла и интересов основных стейкхолдеров // Russian Journal of Economics and Law. — 2022. — Т. 16. — № 3. — С. 525–534.
3. Погодина Т.В., Мингазов Р.И. Формы государственно-частного партнерства и их особенности при реализации инвестиционных проектов // Инновации и инвестиции. — 2023. — № 4. — С. 25–28.
4. Тюрина Ю.Г., Шириева Э.А. Сравнительная оценка государственно-частного партнерства как формы финансирования инвестиционных проектов (опыт России и Великобритании) // Управленческий учет. — 2022. — № 4-2. — С. 425–434.
5. Пьянкова С.Г., Заколюкина Е.С. Государственно-частное партнёрство в рамках развития цифровой транспортной инфраструктуры региона // Современные подходы к трансформации концепций государственного регулирования и управления в социально-экономических системах. — 2023. — С. 180–188.
6. Шibaева Н.А., Жучкова М.А. Основополагающие принципы государственного регулирования инвестиционно-инновационной деятельности в регионах // Управление инновациями-2017. — 2017. — С. 164–167.

7. Соболев Т.С., Ключева А.В. Актуальные аспекты развития государственно-частного партнерства в Российской Федерации при реализации социально значимых инфраструктурных проектов // Вестник Удмуртского университета. Серия «Экономика и право». — 2023. — Т. 33. — № 1. — С. 81–90.
8. Зимин В.А. Основные проблемы привлечения частных инвесторов к участию в проектах государственно-частного партнерства в сфере ЖКХ // Экономика, управление, право в XXI веке. — 2022. — С. 124–135.
9. Митасов П.А., Полищученко В.А., Еремина И.А. Особенности моделирования механизма государственно-частного партнерства в условиях реализации инфраструктурных транспортных проектов // Вестник Академии знаний. — 2023. — № 54(1). — С. 190–198.
10. Мухомова Л. О., Сигиневич И. А., Дегтярев П. А. Использование механизма государственно-частного партнерства для развития экономики региона // Индустриальное, инновационное и финансовое развитие России: факторы и тенденции. — 2022. — С. 166–169.
11. Асманкин С.М., Рогожина А.А. Привлечение инвестиций в регионы посредством реализации проектов государственно-частного партнерства (на примере Нижегородской области) // Скиф. Вопросы студенческой науки. — 2022. — № 6(70). — С. 535–539.
12. Кравцов С.В., Бармута К.А. Частная предпринимательская инициатива как инструмент развития государственно-частного партнерства // Научный форум: экономика и менеджмент. — 2022. — С. 36.
13. Меджидов З.У. Формы государственно-частного партнерства в России: сравнительный анализ // Вестник Института экономики Российской академии наук. — 2022. — № 3. — С. 73–95.

Videtskikh Danila Ivanovich

Moscow Financial and Industrial University «Synergy», Moscow, Russia
E-mail: videtskikh_danila@mail.ru

Academic adviser: Tel'minova Nataliya Vital'evna

Moscow Financial and Industrial University «Synergy», Moscow, Russia
E-mail: NMirzoyan@ya.ru

Public-private partnership project in the field of public transport development as an object of investment evaluation

Abstract. The publication presented by the author is devoted to the topic of creating a public-private partnership project in the field of public transport. In this paper, the author considers various aspects of this issue and offers a number of recommendations for creating an efficient public transport system. First of all, the author draws attention to the issues of investment evaluation of the project and financing of its implementation. The paper presents methods for assessing the effectiveness of investments in public transport, as well as various options for financing public-private partnership projects. Additionally, the author examines the key indicators of public transport development in different regions of the country, and also analyzes the experience of other countries in this area. Particular attention is paid to the problems associated with the organization of transport services in megacities and environmental problems. The author comes to the conclusion that public-private partnership in the field of public transport can become an important tool for improving the quality of services and raising the standard of living of the population. However, the author emphasizes the need to create a favorable investment environment and develop cooperation between the state and private investors in this area. In addition, the author offers a number of recommendations for creating an efficient public transport system, including the modernization of the transport fleet, the introduction of modern management and control technologies, as well as improving the quality of passenger service. The author also draws attention to the need to create comfortable conditions for pedestrians and cyclists in order to improve the mobility of the urban population. In conclusion, the author emphasizes that the development of public transport is one of the key priorities of state policy.

Keywords: public-private partnership; public transport; social sphere; concession agreement; investment attractiveness; budget policy; economic growth; efficiency assessment; private investors; transport industry