

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК СПОСОБ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Николаева Мария Владимировна,

студентка 4 курса,

Калужский филиал Финансового университета при Правительстве РФ

Калуга,

e-mail: marienikolaeva@yandex.ru

Статья посвящена проблемам финансирования дорожного хозяйства в РФ. Актуальность выбранной темы объясняется увеличением автотранспортных потоков, и, как следствие, необходимостью строительства и реконструкции существующих путей сообщения автотранспорта, что требует значительных финансовых вложений со стороны государства.

Целью данной работы является оценка роли государственно-частного партнерства в финансовом обеспечении дорожного хозяйства.

Предметом исследования является финансовое обеспечение дорожного хозяйства.

При написании исследования и изложении материала были применены следующие методологические подходы: общенаучный (системный, материалистический) и методы научного познания (анализа, синтеза, системного сравнения).

Результатом работы стало определение необходимости государственно-частного партнерства в финансовом обеспечении дорожного хозяйства и систематизация существующей информации по данной теме.

Результаты исследования могут быть применены для принятия конкретных решений по модернизации социально-экономических процессов специалистами органов государственной власти, а также применения студенческим и профессорско-преподавательским сообществом в рамках учебного процесса в высших и средних специальных учебных заведениях.

Исследование позволяет сделать ряд выводов. Во-первых, одним из путей решения проблемы финансирования дорожного хозяйства является привлечение частных инвесторов в рассматриваемую отрасль. Во-вторых, государственно-частное партнерство функционирует в России относительно недавно, в связи с чем, остается немало проблем в данной сфере. В третьих, механизм функционирования государственно-частного партнерства в транспортной сфере определен законодательно. Несмотря на существующие проблемы, наблюдается положительная динамика роста количества заключенных контрактов государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, дорожное хозяйство, дорожный фонд, расходы бюджета.

В последние годы, в связи со стабильным увеличением транспортных потоков, что, в свою очередь, требует расширения и совершенствования автотранспортных сетей, государство сталкивается с проблемой неполного покрытия дорожных расходов самими пользователями дорожной сети, значительная часть которых финансируется за счет доходной части бюджета. Наиболее известным источником финансирования дорожного хозяйства в России сегодня Дорожный фонд.

В соответствии с Бюджетным кодексом РФ дорожный фонд представляет собой часть средств бюджета, которая подлежит использованию на финансовое обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, ремонта и капитального ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, а также проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов. Дорожные фонды в России создаются как на федеральном, так и региональном и местном уровнях.

С точки зрения экономики финансирование данного направления исключительно за счет бюджетных средств является неявной формой субсидирования пользования транспортного средства, что никак не отражено в целевых стратегиях Правительства России по развитию дорожной сети. С другой стороны, последние тенденции по постепенному переводу пользователей дорог на эквивалентные оказанным услугам платежи (платные дороги, перспективная система покилометровых сборов) в случае переложения полной налоговой нагрузки на автовладельцев может вызвать серьезные социальные конфликты и значительное подорожание стоимости транспортных услуг и связанных с ними ценами на товары широкого потребления. Тем не менее, многие авторы отмечают, что бюджетных средств из года в год оказывается недостаточно для финансирования текущих потребностей дорожного хозяйства. Например, Н. Павленко и В. Зимин утверждают, что для нормального функционирования дорожных фондов необходимо привлекать дополнительные источники [5].

В общем виде источники финансирования дорожного хозяйства представлены на рисунке 1.

Анализ доходной и расходной частей бюджета в сфере дорожного хозяйства, позволяет сделать вывод, что для финансирования дорожной инфраструктуры государственных средств зачастую оказывается недостаточно. Здесь возникает необходимость привлечения денежных средств со стороны. Одним из механизмов такого привлечения является партнерство с частным бизнесом. Такие программы как «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» предусматривают финансирование за счет частных инвестиций в размере около 50 процентов от общей суммы финансирования.

Тем не менее, некоторые авторы отмечают, что государственно-частное партнерство в нашей стране сталкивается с определенным рядом проблем. В.В. Максимов считает, что зачастую частный бизнес с недоверием относится в государственным органам власти [4].



Р и с у н о к 1 - Источники финансирования дорожного хозяйства

Кроме того, автор отмечает, что государственный сектор – отнюдь не самый опытный менеджер по части результативного и экономического управления, эксплуатации и обслуживания активов на всем протяжении их жизненного цикла. При структурировании эффективных схем ГЧП ключевым фактором успеха является справедливое и адекватное распределение рисков между государством и частным сектором. Причиной провала схем ГЧП в большинстве случаев было изначально неверное распределение рисков. Еще одной причиной слабого роста количества проектов по сравнению с другими крупными странами стали законодательные ограничения и неопределенность. К прочим причинам можно отнести недостаточно четко проработанный порядок финансирования и ограниченный опыт государственных ведомств всех уровней в области анализа и структурирования действительно эффективных схем государственно-частного партнерства.

Механизм функционирования государственно-частного партнерства в транспортной сфере определен законодательно. Нормативно-правовые акты определяют основные критерии, порядок оценки и отбора инвестиционных проектов, претендующих на получение государственных ассигнований. Распределение привлеченных средств осуществляется с помощью Инвестиционного фонда РФ.

В настоящий момент государственные ассигнования из Инвестиционного фонда РФ частично выделены по следующим направлениям:

- на разработку проектно-сметной документации предусмотрен общий объем инвестиций в размере 33,9 млрд. руб., из которых на автомобильные дороги и искусственные сооружения на них выделено

21,9 млрд.руб., что составляет 64,4% от общего объема финансирования по данной статье;

- на реализацию инвестиционных проектов предусмотрен общий объем инвестиций – 267,9 млрд. руб., в том числе на автомобильные дороги и сооружения на них – 117,4 млрд. руб. (49,3% от общего объема финансирования по данной статье) [1].

Немаловажным фактом является то, что для инвестиционных транспортных проектов, планируемых к реализации в России, применяются открытые конкурсы на заключение концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе каких-либо объектов. Поэтому важную роль играет не только экономическая эффективность проекта, но и оценка предложений участников конкурсов.

Государственно-частное партнерство в дорожной отрасли характеризуется, в первую очередь, своей долгосрочностью. Срок реализации инвестиционных проектов может достигать 75 лет. Кроме того, частному сектору передаются все возможные риски, а контракты, заключаемые юридическими лицами и государственными и муниципальными структурами, могут принимать различные формы. Так, указанные субъекты могут заключать контракты доверительного управления, аренды, строительства и введения в эксплуатацию и т.д.

Специалисты отмечают, что на рынке дорожной инфраструктуры наблюдается положительная динамика роста. Так, к в период с 2012 по 2020 годы ожидается десятипроцентный годовой рост рынка дорожной инфраструктуры, что является положительным моментом для дальнейшего развития государственно-частного партнерства в области дорожного хозяйства.

Следует также отметить, что география реализации проектов государственно-частного партнерства смещается в связи с окончанием строительства объектов в рамках подготовки к проведению Олимпийских игр в Сочи в 2014 году в сторону городов проведения чемпионата мира по футболу в 2018 году и крупных проектов ГК «Автодор».

На российском рынке уже реализовано несколько проектов ГЧП и используется ряд схем на основе концессионных соглашений. По мере совершенствования действующих законов (например Федеральный закон «О концессионных соглашениях») и принятия новых (включая новый Федеральный закон «Об основах государственно-частного партнерства в Российской Федерации», который вступит в силу в начале 2014 года) ожидается, что количество таких проектов возрастет.

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор») является одним из основных механизмов государства по привлечению частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в России по схеме концессии в рамках государственно-частного партнёрства. Ожидается, что финансирование деятельности ГК «Автодор», связанной со строительством и реконструкцией автомобильных дорог, вырастет к 2020 году на 25% по сравнению с 2012 годом. Рост затрат ГК «Автодор» будет

связан с реализацией ряда крупных проектов, в частности с М-11 Москва – Санкт-Петербург.

На основании приведенных данных можно сделать вывод об эффективности и крайней необходимости государственно-частного партнерства в России. Контракты ГЧП дают подрядчику стимул увеличения производительности и повышения качества выполняемых работ, что в дальнейшем приводит к минимизации затрат на обслуживание участков дорог.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. БЮДЖЕТНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ – [ЭЛЕКТРОННЫЙ РЕСУРС] – РЕЖИМ ДОСТУПА: [HTTP://WWW.CONSULTANT.RU/POPULAR/BUDGET/](http://www.consultant.ru/popular/budget/) ДАТА ОБРАЩЕНИЯ: 14.10.2015

2. ОТЧЕТ МИНИСТЕРСТВА ФИНАНСОВ РФ ОБ ИСПОЛНЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА И БЮДЖЕТОВ БЮДЖЕТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 2013 ГОД – [ЭЛЕКТРОННЫЙ РЕСУРС] - РЕЖИМ ДОСТУПА: [HTTP://MINFIN.RU/COMMON/UPLOAD/LIBRARY/2014/09/MAIN/KNIGA_BUDJET_%2013.PDF](http://minfin.ru/common/upload/library/2014/09/main/kniga_budjet_%2013.pdf), ДАТА ОБРАЩЕНИЯ: 16.10.2015

3. БАЛЫНИН И.В. КОМПЛЕКСНАЯ ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ // МИРОВОЕ СООБЩЕСТВО: ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ДУХОВНО-ПОЛИТИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ СБОРНИК НАУЧНЫХ СТАТЕЙ ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ. ПЕНЗА, 2013. С. 289-298.

4. МАКСИМОВ В. В.: ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ – [ЭЛЕКТРОННЫЙ РЕСУРС] – РЕЖИМ ДОСТУПА: [HTTP://WWW.FA.RU/CHAIR/GCP/DOCUMENTS/%D0%94%D0%BB%D1%8F%20%D0%B1%D0%B8%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BE%D1%82%D0%B5%D0%BA%D0%B8%20%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3/MAKSIMOV_VV_.PDF](http://www.fa.ru/chair/gcp/documents/%D0%94%D0%BB%D1%8F%20%D0%B1%D0%B8%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BE%D1%82%D0%B5%D0%BA%D0%B8%20%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3/MAKSIMOV_VV_.PDF) ДАТА ОБРАЩЕНИЯ: 17.10.2015

5. ПАВЛЕНКО Н., ЗИМИН В.: ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В РОССИИ// РИСК: РЕСУРСЫ, ИНФОРМАЦИЯ, СНАБЖЕНИЕ, КОНКУРЕНЦИЯ. 2012. № 3. С. 317-323.

6. РУШЕЛЬ К. К. НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА В РЕГИОНАХ//ВЕСТНИК УНИВЕРСИТЕТА. №8 2012Г. С. 63-67

7. СЕРГИЕНКО Н.С. ОРГАНИЗАЦИЯ ИСПОЛНЕНИЯ БЮДЖЕТА: УЧЕБ. ПОСОБИЕ/Н.С. СЕРГИЕНКО. -КАЛУГА: ВАШ ДОМЬ, 2011.-232 С.

8. СКВОРЦОВ, О.В. ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ НА ПЕРЕПУТЬЕ / О.В. СКВОРЦОВ. // ДОРОГИ РОССИИ XXI ВЕКА. - 2012. - № 3. – С. 15-19

9. СУХОВ А. А., ЧВАНОВ А. В., КОЧЕТКОВ А. В. ОСВОЕНИЕ ИННОВАЦИЙ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ.//ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ 2010. №2.- С. 12-17

10. ТАБАКОВ Н.В., КРЕТОВ В.В. АНАЛИЗ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ // ПРАВО И ПОЛИТИКА. 2013. № 4. С. 483-488.

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP AS A METHOD OF FINANCIAL PROCURING OF ROAD INFRASTRUCTURE

Nikolaeva Maria Vladimirovna

4th year student

Kaluga Branch of the Financial University under the Government of the Russian Federation

Kaluga

e-mail: marienikolaeva@yandex.ru

Annotation: The article is devoted to the problems of funding the road sector in the Russian Federation.

The relevance of the topic chosen is due to increased road traffic flows, and as a consequence, the need for construction and renovation of existing means of communication vehicles, which require significant investments from the state.

The aim of this study is to assess the role of the state and honest partnership in financial support of the road sector.

The subject of research is the financial security of road facilities.

When writing research and presentation of the material were used the following methodological approaches: general scientific (systematic, materialistic) and methods of scientific knowledge (analysis, synthesis, system comparisons).

The work was to determine the need for state-of honest partnership in financial support of the road sector and systematization of existing information on the subject.

The results can be used for making concrete decisions on the modernization of social and economic processes experts of public authorities and the use of student and faculty community in the educational process in higher and secondary special educational institutions.

The study leads to several conclusions. Firstly, one of the solutions to the problem of funding the road sector is to attract private investors in the sector in question. Second, public-private partnerships operating in Russia recently, and therefore, there is a lot of problems in this area. Third, the functioning mechanism of state-private partnership in the transport sector is determined by law. Despite the problems, the positive dynamics of growth in the number of contracts of public-private partnership.

Keywords: public-private partnership, road maintenance, road fund budget expenditures.