

УДК ??????????

# ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА / КОНЦЕССИЙ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

**С. И. Луценко,**

эксперт НИИ корпоративного и проектного управления (г. Москва), аналитик Института экономической стратегий отделения общественных наук РАН;

соавтор документа «Стратегия развития электросетевого комплекса Российской Федерации»;

автор проекта «Контуры Концепции развития финансового кластера Российской Федерации на долгосрочную перспективу»

E-mail: scorp\_ante@rambler.ru

**Э. Ш. Джураев,**

председатель наблюдательного совета Института проектного управления,

член правления РСПП,

член совета директоров ряда венчурных фондов

E-mail: info@nii-kpu.ru

**Н. В. Везиров,**

генеральный директор НИИ корпоративного и проектного управления, член Совета по нормативно-правовому обеспечению развития прикладной науки и внедрению инновационных технологий при комитете Государственной Думы ФС РФ по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству

E-mail: n.vezirov@nii-kpu.ru

Авторы рассматривают особенности реализации проектов в области городского транспорта с использованием механизма государственно-частного партнерства / концессии. Представлен опыт некоторых российских регионов, которые реализуют в сфере общественного транспорта (проекты городского электробуса) механизм ГЧП в процессах реализации долгосрочных проектов, направленных на развитие инновационной экономики.

***Ключевые слова:** государственно-частное партнерство, концессия, городской транспорт, инвестиции, инфраструктурный проект, электробус.*

## USING PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP / CONCESSION MECHANISMS FOR URBAN TRANSPORT PROJECTS

**S. I. Lutsenko,**

expert of the research Institute of corporate and project management (Moscow), analyst of the Institute of economic strategies of the Department of social Sciences of the Russian Academy of Sciences; co-author of the document " Strategy for the development of the Russian Federation's electric grid complex»;

author of the project " Outlines Of the concept of development of the financial cluster of the Russian Federation for the long term»

E-mail: scorp\_ante@rambler.ru

**E. Sh. Juraev,**

Chairman of the Supervisory Board Of the Institute of project management,

member of the RSPP Board,

member of the Board of Directors of a number of venture capital funds

E-mail: info@nii-kpu.ru

**N. V. Vezirov,**

General Director of the research Institute of corporate and project management, member of the Council for regulatory support of applied science development and implementation of innovative technologies under the state Duma Committee on economic policy, industry, innovative development and entrepreneurship

E-mail: n.vezirov@nii-kpu.ru

The authors consider the specifics of implementing projects in the field of urban transport using the mechanism of public-private partnership / concession. The article presents the experience of some Russian regions that implement PPP mechanisms in the field of public transport (urban electric bus projects) in the process of implementing long-term projects aimed at developing an innovative economy.

**Keywords:** public-private partnership, concession, urban transport, investment, infrastructure project, electric bus.

В настоящее время на межгосударственном [10] и государственном уровнях значительное внимание уделяется вопросам снижения выбросов в атмосферу, в том числе общественным транспортом на территориях городов. Данный тренд отмечается в рамках выступлений и посланий президента РФ В.В. Путина, а также нашел отражение в целом ряде государственных программ, таких как Стратегия экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года [11], федеральный проект «Чистый воздух» в рамках национального проекта «Экология» [3], отраслевых нормативных документах министерств и ведомств, а также на уровне муниципальных программ.

Формирование экологической повестки (в том числе в части разработки и осуществления инвестиционных проектов по снижению выбросов в атмосферу общественным транспортом на основе государственно-частного партнерства (далее — ГЧП)) на уровне муниципалитетов предъявляет серьезные требования к объемам привлекаемых внебюджетных средств для ее реализации.

Государственно-частное партнерство и практика концессионных соглашений при реализации крупных инвестиционных проектов направлены на стабильное и устойчивое взаимовыгодное развитие партнерских отношений государства и частного бизнеса

на условиях четкого разделения компетенций, рисков и ответственности сторон.

Особенностью ГЧП является привлечение частных инвестиций для решения определенных публично значимых задач, включая создание крупных инфраструктурных проектов [4].

Интересным представляется правовая позиция Конституционного суда Республики Беларусь в отношении институции ГЧП. В частности, отмечается, что механизм государственно-частного партнерства позволяет устанавливать дополнительные формы и порядок осуществления соответствующих видов деятельности и привлечения инвестиций в экономику государства с целью создания условий для обеспечения устойчивого социально-экономического развития и национальной безопасности [8].

ГЧП обладает уникальными преимуществами, поскольку позволяет снижать бюджетные расходы за счет привлечения частных инвестиций в строительство социальной и инженерно-транспортной инфраструктуры и повышать качество ее обслуживания за счет привлечения профессиональных компетенций бизнеса.

Законодательные, организационные, институциональные, а также конкурентные основы государственно-частного партнерства содержатся в федеральных законах «О государственно-частном, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [12], «О концессионных соглашениях» [13].

Идеологический посыл государственной политики ГЧП состоит

в том, что государству целесообразно использовать кооперацию с частными структурами при реализации социально значимых проектов, что будет стимулировать активный поиск новых вариантов ГЧП (например, путем изучения соответствующих рынков государственными организациями и публично-правовыми компаниями) и пробуждать интерес предпринимателей к участию в таких проектах.

На сегодняшний день одним из наиболее перспективных представляется использование механизма ГЧП при реализации проектов в сфере модернизации системы муниципального транспорта, что в полной мере соответствует Транспортной стратегии Российской Федерации [7].

Развитие рынка пассажирских перевозок в значительной степени определяется развитием конкурентных секторов транспорта общего пользования, повышением качества предоставляемых услуг и мерами по их государственной поддержке.

Повышение качества услуг общественного пассажирского транспорта и охвата населения услугами автобусного транспорта предполагает модернизацию существующих систем общественного автобусного и рельсового транспорта, обновление парков современными скоростными и вместительными транспортными средствами.

В крупных городах развитие получит новый инновационный транспорт — электробусы. В сравнении с традиционным общественным транспортом электробусы обладают рядом существенных преимуществ:

экологичностью (электрический двигатель с минимальным

объемом выбросов в окружающую среду);

комфортабельностью (на 30 % тише традиционного автобуса, приспособлен для маломобильных пассажиров, оснащен климат-контролем, USB-разъемами и бесплатным Wi-Fi для пассажиров);

безопасностью (электробусы оснащаются системой видеонаблюдения и мониторинга салона);

экономичностью (расходы на эксплуатацию ниже, чем на традиционный автобус/троллейбус в среднем на 10–30 %) и т. д.

\*\*\*

Некоторые из российских регионов уже приступили к реализации механизма ГЧП при обновлении автобусного парка, в том числе с использованием электробусов для повышения эффективности контроля со стороны организаторов перевозок за оказанием данных услуг и снижение его убыточности. В частности, сегодня в Москве в регулярной эксплуатации находится более 300 электробусов, работающих на 21 маршруте [1]. По данным департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города, с сентября 2018 г. по август 2019 г. электробусы в Москве перевезли 10 млн пассажиров. По состоянию на конец августа 2019 г. ежедневно услугами электробусов пользуется более 85 тыс. человек [2].

Впервые в России электробус начал эксплуатироваться в Ярославле в декабре 2014 г. Темпы внедрения новой техники в России достаточно осторожные, хотя опыт проведенных испытаний отечественных машин, а также повсеместный опыт европейских стран и Белоруссии показывает,

что при более высокой стоимости электробуса относительно обычного соразмерного автобуса цена его эксплуатации ниже, кроме того, он значительно экологичнее. А литиево-ионные аккумуляторы способны выдерживать зимние условия эксплуатации до –45 градусов при 10-летнем сроке работоспособности. Уникальной особенностью электробуса является возможность быстрой подзарядки — от 6 до 18 минут, суперконденсаторов либо аккумуляторных батарей, в зависимости от вариантов комплектации и режима эксплуатации. Подзарядка может производиться как от контактной троллейбусной сети, так и от стационарных установок на конечных пунктах маршрутов.

\*\*\*

Реновацию транспортного парка предусматривается предложить бизнесу как наиболее гибкому в подходах участнику экономики с возможностью предоставления финансовых преференций.

В свою очередь, развитие конкурентной среды, государственно-частного партнерства, целенаправленное формирование необходимых условий инвестирования обеспечат интенсивный рост инвестиционной составляющей, что даст развитие транспортной отрасли темпами, опережающими темпы роста национальной экономики [5].

Еще одним интересным примером в области использования механизма ГЧП в сфере городского транспорта является Республика Крым, что отражено в решении Симферопольского горсовета Республики Крым «О стратегии социально-экономического раз-

вития муниципального образования городской округ Симферополь Республики Крым на период до 2030 года» [9].

Оптимизация и расширение маршрутной сети общественного транспорта в регионе направлены на создание сквозных линий через территории с наиболее высокой плотностью населения, а также перспективных городских территорий комплексной реновации, районы активного жилищного строительства, в том числе в рамках механизмов государственно-частного партнерства.

В основе Стратегии лежит обновление инфраструктуры общественного транспорта и подвижного состава, прежде всего троллейбусного парка, в перспективе — закупки электробусов, проработка вопроса о запуске городских линий скоростного трамвая на основе механизмов ГЧП в районах интенсивного жилищного строительства.

Системы современного скоростного транспорта обладают большей мобильностью пассажирского состава по сравнению с другими видами общественного транспорта, что выражается в росте средней скорости передвижения за счет быстрых разгонов и торможений.

Поскольку Симферополь исторически является крупнейшим транспортным узлом Республики Крым, формирование современной системы скоростного общественного транспорта позволит городскому округу не только обеспечивать свои традиционные функции, но и привлечь дополнительный поток транзитных туристов, повысив доступность объектов показа и городских достопримечательностей.

Необходимо отметить, что, эффективно применяя механизмы государственно-частного партнерства, в том числе в сфере городского транспорта, гарантировав потенциальным инвесторам необходимые условия возврата инвестиций, государство (регион) сможет стимулировать приток частных средств в экономику для реализации стратегических проектов, способствовать привлечению инновационных решений и новых технологий.

Более того, реализация проекта модернизации системы муниципального транспорта на базе электробусов с применением механизма ГЧП/концессии имеет для концедента следующие преимущества:

- привлечение частных инвестиций и, как следствие, снижение расходов бюджета муниципального образования;
- обеспечение эффективного использования муниципального имущества;
- сохранение целевого назначения имущества;
- решение социальных задач за счет средств частных партнеров;
- наличие возможности выбора инвестора посредством проведения конкурса;
- планирование и контроль за его деятельностью;
- привлечение профессиональных и опытных инвесторов для решения муниципальных задач;
- создание новых рабочих мест;
- обеспечение поступлений в бюджет муниципального образования;
- получение обществом более качественных услуг;

- передача рисков частным инвесторам;
  - возможность возникновения права муниципальной собственности на движимое/недвижимое имущество, созданное или приобретенное концессионером при осуществлении деятельности, предусмотренной соглашением;
  - возможность поступления в муниципальную собственность части продукции и/или доходов, полученных концессионером в результате осуществления деятельности, предусмотренной соглашением;
  - улучшение экологической ситуации за счет перехода на электротягу.
- В результате реализации данных проектов концедент получит полностью функционирующую, качественную систему инновационного электробусного транспорта.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Агентство городских новостей «Москва» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.mskagency.ru/materials/2963293> (дата обращения: 12.03.2020).
2. «Горожане совершили более 10 миллионов поездок на электробусах с сентября прошлого года» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.mos.ru/news/item/60508073/> (дата обращения: 12.03.2020).
3. Паспорт национального проекта «Экология» (утв. президиумом совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24.12.2018 № 16).
4. Постановление Конституционного суда РФ от 31.05.2016 № 14-П // Вестник Конституционного суда РФ. — 2016. — № 5.
5. Приказ Министерства транспорта Красноярского края от 09.01.2018 № 6/2-Н «Об утверждении транспортной стратегии Красноярского края до 2030 года».
6. Проект постановления правительства РФ «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (по состоянию на 10.02.2020).
7. Распоряжение правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О транспортной стратегии Российской Федерации» // СЗ РФ. — 2008. — № 50.
8. Решение Конституционного суда Республики Беларусь от 20.01.2016 № Р-1028/2016.
9. 9. Решение Симферопольского горсовета Республики Крым от 19.12.2017 № 1462 «О стратегии социально-экономического развития муниципального образования городской округ Симферополь Республики Крым на период до 2030 года».
10. Стратегия экономического партнерства БРИКС (принята в г. Уфе 09.07.2015).
11. Указ президента РФ от 19.04.2017 № 176 «О Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года» // СЗ РФ. — 2017. — № 17.
12. Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» // Российская газета. — 2005. — № 161.
13. Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета. — 2015. — № 156.