



Столыпинский  
вестник

Научная статья

Original article

УДК 334.012.35

DOI 10.55186/27131424\_2023\_5\_3\_14

**БЮДЖЕТНЫЕ СРЕДСТВА И ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В  
ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**  
BUDGET FUNDS AND PRIVATE INVESTMENTS IN  
INFRASTRUCTURE PROJECTS OF THE TRANSPORT INDUSTRY

**Спринж Софья Михайловна**, Студент магистратуры, 3 курс, факультет «Государственное и муниципальное управление», Институт государственной службы и управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Россия, г.Москва

**Sprinzh Sofia Mikhaylovna**, Master's student, Third grade, Faculty of State and Municipal Administration, Institute of Public Administration and Management of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Russia, Moscow

**Аннотация**

В статье рассматривается роль бюджетных и частных инвестиций в строительстве объектов транспортной инфраструктуры как важный элемент государственной политики. Актуальность обусловлена в необходимости грамотного использования бюджетных и частных средств для достижения баланса между экономической эффективностью проекта и государственной

поддержкой развития транспортной инфраструктуры. В работе определены основные факторы распределения инвестиций в инфраструктурные проекты с учетом специфики отрасли, а также оценена роль инфраструктурных бюджетных кредитов с точки зрения инструмента регионального развития и продвижения более широких государственных стратегических целей по улучшению качества жизни.

### Summary

The article examines the role of budgetary and private investments in the construction of transport infrastructure facilities as an important element of state policy. The relevance is due to the need for the competent use of budgetary and private funds to achieve a balance between the economic efficiency of the project and state support for the development of transport infrastructure. The article identifies the main factors of the distribution of investments in infrastructure projects taking into account the specifics of the industry, and also evaluates the role of infrastructure budget loans in terms of a tool for regional development and promotion of broader state strategic goals to improve the quality of life.

**Ключевые слова:** государственно-частное партнерство, ГЧП, транспортная сфера, частные инвестиции, инфраструктурный бюджетный кредит, распределение бюджетных средств, распределение частных инвестиций.

**Keywords:** public-private partnership, PPP, transport sector, private investment, infrastructure budget credit, allocation of budget funds, distribution of private investment.

ГЧП представляет собой сотрудничество между государством и частным сектором, в рамках которого стороны совместно осуществляют финансирование, проектирование, строительство, эксплуатацию и/или обслуживание инфраструктурных объектов.

Основные преимущества ГЧП в контексте повышения эффективности использования бюджетных средств при реализации инфраструктурных проектов могут быть следующими:

1. Распределение рисков: ГЧП позволяет распределить риски между государством и частным сектором. Например, государство может взять на себя часть рисков, связанных с политической и экономической нестабильностью, в то время как частный сектор может взять на себя риски, связанные с проектированием, строительством и эксплуатацией объекта.
2. Экономия бюджетных средств: ГЧП может позволить снизить затраты государства на финансирование инфраструктурных проектов, за счет вовлечения частного капитала и использования частных ресурсов и технологий.
3. Улучшение качества услуг: ГЧП может способствовать улучшению качества услуг, поскольку частный сектор обычно имеет больший опыт и компетенции в строительстве и эксплуатации инфраструктурных объектов.
4. Сокращение времени реализации проектов: ГЧП может сократить время реализации инфраструктурных проектов, поскольку частный сектор обычно более гибок и быстро реагирует на изменения в условиях рынка и технологий.

Однако, для успешной реализации инфраструктурных проектов ГЧП необходимо учитывать ряд факторов, таких как правильный выбор партнера, установление четких правил взаимодействия и распределения рисков, а также прозрачность в управлении проектом и использовании бюджетных средств.

Распределение рисков в рамках ГЧП включает в себя определение и ответственность за риски между государством и частным сектором, а также разработку механизмов управления ими. Это позволяет минимизировать риски и повысить степень защиты для обеих сторон.

Прозрачность в управлении проектом и использовании бюджетных средств включает в себя установление четких правил и процедур, а также публикацию информации о проекте и использовании бюджетных средств в официальных открытых источниках. Это повышает доверие общественности к проекту и обеспечивает открытость и ясность в расходовании бюджетных средств. Кстати, одним из потенциальных рисков использования ГЧП при реализации инфраструктурных проектов является недостаток контроля со стороны государства. Для того чтобы минимизировать этот риск, логично было бы привлекать независимых экспертов, которые будут оценивать ход реализации проекта и давать рекомендации по его улучшению. Эти эксперты должны иметь необходимую квалификацию и опыт работы в сфере инфраструктурных проектов. Также совершенно обоснованным было бы проведение аудитов проекта на регулярной основе для выявления любых нарушений и ошибок, которые могут повлиять на успешную реализацию проекта. Аудиты должны проводиться независимыми аудиторскими компаниями.

Кроме того, для успешной реализации проектов с привлечением частных инвесторов необходимо учитывать и другие факторы, такие как:

1. Определение конкретных целей и показателей эффективности проекта, которые могут быть использованы для оценки результатов ГЧП.
2. Установление механизмов контроля за выполнением проекта, в том числе оценку качества работ и соблюдение сроков.
3. Поддержка со стороны государства, включая правовую базу, налоговые льготы и другие формы поддержки.
4. Учет специфики отдельных отраслей и особенностей каждого проекта, что позволяет установить наиболее эффективные механизмы сотрудничества между государством и частным сектором.

Государственно-частное партнерство в транспортной сфере России – это сотрудничество государства и частных компаний для реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры. Такие проекты могут включать строительство и реконструкцию автомобильных дорог, железных дорог, морских портов, аэропортов и других объектов.

ГЧП в транспортной сфере России регулируется федеральным законом от 13 июля 2015 года № 224-ФЗ "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"[1].

Основными целями реализации партнерства между государством и инвесторами из бизнес-среды в транспортной сфере России являются:

- Ускорение развития транспортной инфраструктуры и повышение качества услуг в транспортной сфере.
- Обеспечение доступности и удобства транспортных услуг для населения и бизнеса.
- Привлечение инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры и сокращение нагрузки на бюджет.
- Расширение участия частного сектора в реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры.

Спектр работ в транспортной сфере, куда привлекаются частные инвестиции помимо бюджетных средств, широк. Помимо строительства и реконструкций дорог (например, успешно реализованными подобными проектами являются трасса М-11 «Москва – Санкт-Петербург», ЦКАД, М-1 «Беларусь», М-4 «Дон»), осуществляется развитие железнодорожной инфраструктуры, включая строительство высокоскоростных магистралей, развитие грузовых терминалов и т.д.; реконструкция и модернизация морских портов и аэропортов, (например, в Сочи, Калининграде, Владивостоке).

В целом, ГЧП в транспортной сфере является важным инструментом для развития транспортной инфраструктуры в России и привлечения инвестиций

в эту отрасль [8]. Однако, для успешной реализации проектов необходимо правильно организовать процесс ГЧП, учитывая риски и особенности отрасли.

В дорожно-строительной отрасли России в ГЧП могут участвовать как государственные, так и частные инвесторы. Некоторые из крупнейших инвесторов в этой отрасли в России в ГЧП могут включать:

- Государственные компании, такие как «Автодор» — это федеральное государственное унитарное предприятие, которое занимается строительством и реконструкцией автомобильных дорог в России.
- Банки и финансовые институты, такие как ВТБ, Сбербанк и Газпромбанк, которые могут финансировать проекты в рамках ГЧП.
- Инвестиционные компании и фонды, такие как Российский инвестиционный фонд, ВЭБ.РФ, Фонд национального благосостояния и другие.
- Крупные дорожные компании, такие как «Росавтодорстрой», «Мостотрест», «ДСК-1», «Стройтрансгаз» и другие, которые могут принимать участие в реализации проектов по строительству и реконструкции дорог в рамках ГЧП.
- Зарубежные инвесторы, такие как крупные международные инфраструктурные компании, которые могут заинтересованы в участии в проектах по строительству дорог в России.

Распределение бюджетных средств и частных инвестиций в ГЧП в транспортной сфере является сложным и многогранным процессом, который требует тщательного анализа конкретных условий и требований каждого проекта. Важным фактором при распределении средств является баланс между экономической эффективностью проекта и государственной поддержкой развития транспортной инфраструктуры. На этот баланс оказывают влияние множество факторов, включая:

- Экономическая эффективность проекта: оценка экономической эффективности проекта является ключевым этапом при принятии решения о финансировании. Экономическая эффективность проекта определяется на основе оценки затрат на реализацию проекта, ожидаемого дохода, а также рисков, связанных с проектом.
- Государственная поддержка развития транспортной инфраструктуры: государство может оказывать поддержку развитию транспортной инфраструктуры путем предоставления грантов, субсидий, налоговых льгот и других форм поддержки.
- Рыночные условия: рыночные условия, такие как уровень конкуренции, процентные ставки, инфляция и другие факторы могут влиять на баланс между экономической эффективностью проекта и государственной поддержкой.
- Социальные и экологические факторы: реализация проектов транспортной инфраструктуры может оказывать влияние на социальные и экологические факторы, такие как уровень безопасности, здоровья населения, экологическая устойчивость и другие.
- Долгосрочность: многие проекты транспортной инфраструктуры имеют долгосрочный характер, и баланс между экономической эффективностью проекта и государственной поддержкой должен учитывать перспективы на длительный период времени.

Для успешной реализации проектов ГЧП в транспортной сфере необходимо учитывать особенности отрасли. Стоимость дорожно-транспортных инфраструктурных проектов самая высокая, а сроки их реализации – самые длительные из всех других сфер. Высокий уровень технической сложности и высокие требования к качеству и безопасности еще больше повышают уровень сложности транспортных проектов. И хотя на сегодняшний день по количеству транспортных проекты составляют менее

10% от всего рынка ГЧП, если рассматривать рынок не с точки зрения количества проектов, а с точки зрения объема инвестиций, то транспортная сфера лидирует. То есть, транспортных инфраструктурных проектов меньше, чем проектов социальной сферы, сферы здравоохранения, ЖКХ, но инвестиций в транспорте больше, чем где-либо еще.

На рис.1 представлены данные по основным сферам инфраструктуры, задействованным в проектах с привлечением частных инвестиций за 2022 год[4]. В 2023 году тенденция вовлечения наибольшего количества средств как частных, так и бюджетных, в транспортную отрасль, наверняка, сохранится, так как силы государства направлены на масштабнейший в своем роде проект "Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора "Европа - Западный Китай". Концессионер (частный инвестор) уже прошел Главгосэкспертизу на внеклассный мостовой переход через Волгу, идет подготовка территории строительства.

Распределение бюджетных средств и частных инвестиций в ГЧП в транспортной сфере зависит от конкретных условий и требований каждого отдельного проекта. В общем случае, в ГЧП проектах в транспортной сфере распределение бюджетных средств и частных инвестиций может быть следующим:

1. Бюджетные средства могут использоваться на финансирование первоначальных этапов проекта, таких как проведение исследований, разработка проектной документации, закупка земельных участков и других необходимых мероприятий.

2. Частные инвестиции могут использоваться на финансирование строительства и эксплуатации объектов инфраструктуры, а также на получение дохода от проекта.

Реализуемые ГЧП-проекты по основным сферам инфраструктуры



Рис.1 Реализуемые ГЧП-проекты по основным сферам инфраструктуры<sup>1</sup>

Fig.1 Ongoing PPP projects in key areas of infrastructure

3. Распределение бюджетных средств и частных инвестиций может осуществляться по принципу «совместного финансирования», при котором обе стороны финансируют проект совместно и делят риски и доходы.

4. Также возможна ситуация, когда государство выступает в качестве главного инвестора, а частные компании привлекаются для реализации проекта и его эксплуатации.

В некоторых случаях возможно использование механизмов государственных гарантий и субсидий для привлечения частных инвестиций.

Инфраструктурные бюджетные кредиты (ИБК) — один из инструментов регионального развития, который появился летом 2021 года. Такой кредит предоставляется по ставке 3% годовых на срок не менее 15 лет. Получить его регион может, приняв участие в конкурсе проектов. Погашать кредит нужно с третьего года после получения.

<sup>1</sup> Инвестиции в инфраструктуру и ГЧП 2022. Аналитический обзор. Расчеты Национального Центра ГЧП на основе данных платформы «Росинфра»

Инфраструктурный бюджетный кредит может быть эффективным инструментом регионального развития, так как позволяет обеспечивать финансирование важных проектов в области инфраструктуры в регионах. Одним из главных преимуществ инфраструктурных бюджетных кредитов является то, что они могут быть доступны для муниципалитетов и регионов, которые не имеют достаточного количества собственных средств для финансирования таких проектов. Бюджетные кредиты также могут быть использованы для поддержки более широких стратегических целей регионального развития, таких как улучшение экономической конкурентоспособности, создание рабочих мест и улучшение качества жизни.

Кроме того, инфраструктурные бюджетные кредиты могут быть использованы для привлечения частных инвестиций в региональный сектор инфраструктуры. Такие кредиты могут дополнить частные инвестиции и помочь в реализации более амбициозных проектов, которые могут быть важными для укрепления региональной экономики и повышения качества жизни.

Конечно, у регионов могут возникать и опасения относительно данного вида кредита, основным из которых является то, что инфраструктурные бюджетные кредиты могут привести к дополнительному государственному долгу, если не будут достаточно эффективно использованы или если проекты не будут приносить ожидаемых результатов. Поэтому, прежде чем использовать инфраструктурные бюджетные кредиты как инструмент регионального развития, необходимо провести тщательную оценку потенциальных рисков и преимуществ каждого конкретного проекта, а также учитывать особенности региональной экономики и социальной инфраструктуры. Кроме того, необходимо обеспечить прозрачность и ответственность в процессе принятия решений о финансировании и реализации инфраструктурных проектов.

### Литература

1. Федеральный закон Российской Федерации "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 13.07.2015 № 224-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации.
2. Росинфра. Платформа для подготовки проектов и привлечений инвестиций в инфраструктуру: [Электронный ресурс]. URL: <https://rosinfra.ru/> (Дата обращения: 16.03.2023).
3. Центр ГЧП: [Электронный ресурс]. URL: <https://pppcenter.ru/> (Дата обращения: 16.03.2023).
4. Инвестиции в инфраструктуру и ГЧП 2022. Аналитический обзор. Нацдоклад 2022 / Ткаченко М. – Москва, 2023.
5. Куропятник Е. Финансирование крупных инфраструктурных проектов: китайский опыт и российская практика. Review of Business and Economics Studies. 2022; 56-90 с.
6. Теревский, И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учебник / И. С. Туревский. – Москва: Форум: Инфра-М, 2017. – 287 с.
7. Титаренко Б.П. Управление рисками в рамках системной модели проектно-ориентированного управления//Управление проектами и программами. -2015. -№4. -С.76-89.
8. Чемоданова К. Как развитие ГЧП влияет на транспортную связанность страны // «Ведомости» - ведущее деловое издание России. 16.11.2022 г. URL: [https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure\\_development/articles/2022/11/17/950696-kak-razvitie-gchp-vliyaet-na-transportnuyu-svyazannost](https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure_development/articles/2022/11/17/950696-kak-razvitie-gchp-vliyaet-na-transportnuyu-svyazannost) (Дата обращения: 10.03.2023).

1. Federal Law of the Russian Federation "On Public-Private Partnership, Municipal-Private Partnership in the Russian Federation and Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation" dated 13.07.2015 No. 224-FZ // Official Internet Portal of Legal Information.
2. Rosinfra. A platform for preparing projects and attracting investments in infrastructure: [Electronic resource]. URL: <https://rosinfra.ru/> (Accessed: 03/16/2023).
3. PPP Center: [Electronic resource]. URL: <https://pppcenter.ru/> (Accessed: 03/16/2023).
4. Investments in infrastructure and PPP 2022. Analytical review. National Report 2022 / Tkachenko M. – Moscow, 2023.
5. Kuropyatnik E. Financing of large infrastructure projects: Chinese experience and Russian practice. Review of Business and Economics Studies. 2022; 56-90 p.
6. Terevsky, I.S. Economics of the industry (automobile transport): textbook / I. S. Turevsky. – Moscow: Forum: Infra-M, 2017. – 287 p.
7. Titarenko B.P. Risk management within the framework of the system model of project-oriented management//Project and program management. -2015. -№4. -pp.76-89.
8. Suitcase K. How the development of PPP affects the transport connectivity of the country // Vedomosti - Russia's leading business publication. 16.11.2022 URL: [https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure\\_development/articles/2022/11/17/950696-kak-razvitie-gchp-vliyaet-na-transportnuyu-svyazannost](https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure_development/articles/2022/11/17/950696-kak-razvitie-gchp-vliyaet-na-transportnuyu-svyazannost) (Accessed: 03/10/2023).

© Спринж С.М., 2023 Научный сетевой журнал «Столыпинский вестник» №3/2023

**Для цитирования:** Спринж С.М. БЮДЖЕТНЫЕ СРЕДСТВА И ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ// Научный сетевой журнал «Столыпинский вестник» №3/2023