

УДК 334.7(470)

## РАЗВИТИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЁРСТВА В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ РОССИИ

**Кривошеина Ю.В., Никонова Я.И.**

*ФГБОУ ВПО «Сибирский государственный университет путей сообщения», Новосибирск,  
e-mail: ya.j-97@yandex.ru*

В статье рассмотрена роль государственно-частного партнёрства (ГЧП) в экономике. На основе данных о государственно-частных проектах дана оценка текущего состояния ГЧП в России, обозначены основные проблемы, которые препятствуют его активному развитию, и выявлены наиболее перспективные направления в условиях экономики Российской Федерации. Отмечается необходимость совершенствования законодательства в отношении государственно-частного партнёрства, а также расширение нормативно-правовой базы. Приведены примеры уже реализованных или готовящихся проектов в субъектах Российской Федерации, в том числе в Новосибирской области. Графически представлено ранжирование федеральных округов Российской Федерации по уровню развития ГЧП, включая как уже реализованные проекты, так и готовящиеся. Подчёркивается необходимость развития государственно-частного партнёрства в сфере IT-инфраструктуры и ГИС с целью ускорения темпов информатизации и цифровизации страны.

**Ключевые слова:** государственно-частное партнёрство, рыночная экономика, субъекты Российской Федерации, инвестиции, частный бизнес, инфраструктура

## THE DEVELOPMENT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE CONTEXT OF DIGITALISATION OF THE RUSSIAN ECONOMY

**Krivosheina Y.V., Nikonova Y.I.**

*Siberian State Transport University, Novosibirsk, e-mail: ya.j-97@yandex.ru*

The article considers the role of public-private partnership (PPP) in the economy. Based on the data on public-private projects, the current state of PPP in Russia is assessed, the main problems that hinder its active development are identified, and the most promising areas in the Russian economy are identified. There is a need to improve the legislation on public-private partnership, as well as the expansion of the regulatory framework. Examples of already implemented or preparing projects in the regions of the Russian Federation, including in the Novosibirsk region, are given. The ranking of the Federal districts of the Russian Federation by the level of PPP development, including both already implemented projects and those preparing, is presented graphically. The necessity of development of public-private partnership in the field of IT-infrastructure and GIS in order to accelerate the pace of Informatization and digitalization of the country is emphasized.

**Keywords:** public-private partnership, market economy, subjects of the Russian Federation, investments, private business, infrastructure

В последние годы в большинстве стран мира с рыночной экономикой происходит синтез государства и частного бизнеса. Еще Дж. Кейнс в работе «The End of Laissez-Faire» утверждал, что на крупных предприятиях должен преобладать полусоциалистический способ регулирования отношений. В связи с этим Кейнс предполагает, что предприятия коммунального хозяйства не должны быть в прямом государственном подчинении, а должны стать полуавтономными корпорациями [1]. Можно сделать вывод, что Кейнс писал о предприятиях, функционирующих на стыке частного и государственного секторов экономики, фактически о государственно-частном партнерстве.

Термин «государственно-частное партнерство (ГЧП)» (Public-Private Partnership, PPP) появился в начале 80-х годов для характеристики особых отношений между государством и частным сектором в сфере производственной и социальной инфра-

структуры. Это касалось автомобильных и железных дорог, аэропортов, морских портов, энергетических сетей, коммунального хозяйства, телекоммуникаций, объектов образования, здравоохранения и культуры [2]. Можно сделать вывод, что ГЧП – особая форма сотрудничества между государством и частным сектором, предполагающая совместную реализацию проектов, имеющих важное социально-экономическое значение для жизни страны.

В Российской Федерации развитие ГЧП является актуальным направлением, начиная с 2000-х годов, когда начали приниматься меры для перестройки России на рыночную экономику. Наиболее перспективным направлением ГЧП является развитие транспортной инфраструктуры. Это связано с тем, что экономика страны несет значительные потери вследствие её несовершенства. Более того это влияет на обеспечение целостности регионов России в целом.

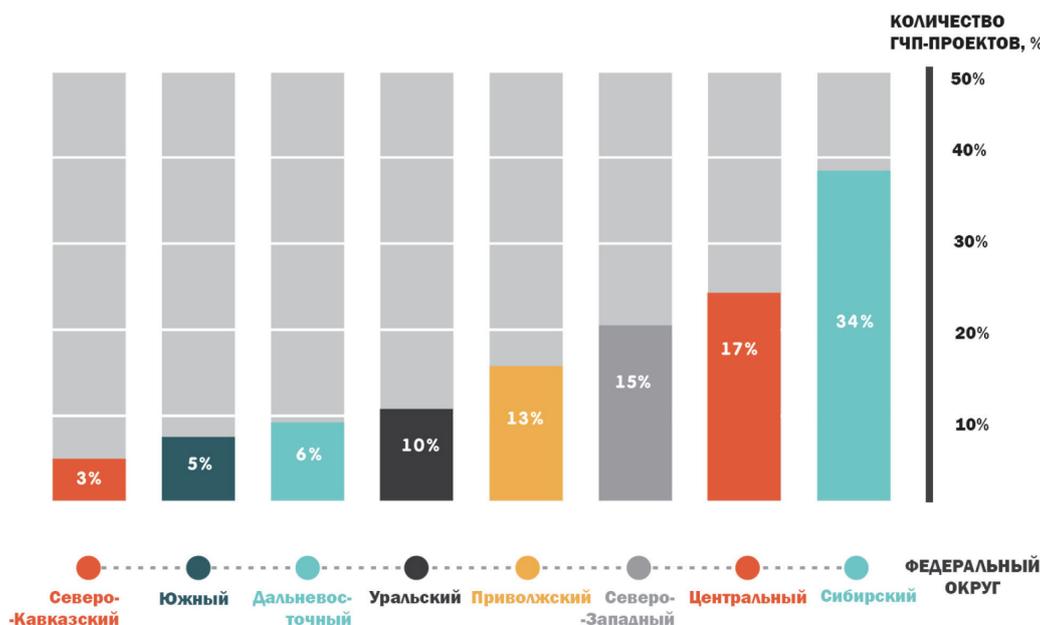
Именно этот пробел указывает на необходимость применения государственно-частного партнёрства на территории России.

В рейтинге регионов России по уровню развития ГЧП лидерами являются г. Москва, Московская область и Самарская область. Новосибирская область занимает 4 строчку [3]. Стоит заметить, что согласно Центру развития ГЧП в России, наибольшая доля реализованных и запланированных проектов относится к Сибирскому федеральному округу. Наименьшее количество проектов государственно-частного партнёрства относится к Северо-Кавказскому федеральному округу (рисунок) [4].

Тем не менее, по результатам анкетирования, проводимого Центром развития ГЧП, было выявлено, что 92% опрошенных, а это – представители наиболее крупных и перспективных отраслей с точки зрения ГЧП, ответили, что существующие отношения между государством и частным бизнесом являются малоэффективными. В первую очередь проблема состоит в отсутствии единой государственной политики в области ГЧП, несовершенстве институтов регулирования ГЧП. Вследствие чего частный бизнес может нести необоснованные риски. Более того, важно подчеркнуть необходимость разработки отраслевых законодательных актов о ГЧП [4].

Впервые в России механизм ГЧП в форме концессионного соглашения был реализован при строительстве трассы М11 «Москва – Санкт-Петербург», в котором 25% финансирования обеспечивали инвесторы и 75% государство. Ввод автотрассы планируется в 2018 году, однако, в 2017 году стало известно о проблемах финансирования со стороны одного из инвесторов, что поставило под угрозу завершение строительства к Чемпионату мира по футболу 2018 г. Данный факт сигнализирует лишь о недостаточной развитости ГЧП в российских реалиях.

Еще одним фактом, подтверждающим слабую развитость государственно-частного партнёрства в России, является коррупция. Ведь, как известно, выбор частного бизнесмена происходит на конкурсной основе, что, на первый взгляд, даёт возможность всем желающим инвесторам принять в этом участии. Однако по факту, победителями конкурса становятся предприятия, приближенные к государственным структурам. Вследствие чего возникает необходимость более детального и глубокого антимонопольного регулирования. В сложившейся ситуации более мелкие частные инвесторы, но в тоже время достаточно перспективные остаются не способными конкурировать с предприятиями, приближенными к государству.



Структура ГЧП в федеральных округах России

По этой же причине, например, был прерван проект ремонта дорог в Кировской области. Ведь на стадии определения победителя конкурса был выявлен факт нарушения антимонопольного законодательства. Безусловно, предприятия, близкие к государственным структурам, обладают большим количеством ресурсов для стабильного финансирования проекта, однако это в разы снижает эффективность применения государственно-частного партнёрства в России.

Из уже реализованных успешных проектов стоит отметить станцию метро «Маякино», расположенную в г. Москве. Это первая в практике российского метростроения станция, построенная на условиях государственно-частного партнёрства. Сдана в эксплуатацию станция была в 2009 году. Инвестором проекта выступал российский холдинг Crocus Group. Стоит заметить, что после завершения строительства инвестор передал станцию в бессрочную и безвозмездную аренду метрополитену [5].

Одним из самых перспективных проектов не только Новосибирской области, но и России в целом может стать строительство четвертого моста, который будет реализован в рамках государственно-частного партнёрства. По предварительным расчётам стоимость постройки составит 32,1 млрд. рублей, из которых более 60% будет финансироваться за счёт частных инвесторов [6].

Механизм государственно-частного партнёрства только начинает формироваться в российской практике. 1 января 2016 году в силу вступил закон «О государственно-частном партнёрстве, муниципально-частном партнёрстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», что в значительной мере ускорило процесс развития данного механизма. В сфере транспортной инфраструктуры частных инвесторов привлекает автодорожная инфраструктура на федеральном и региональном уровне. Кроме этого инвесторы преимущественно вкладывают средства в реализацию проектов транспортно-перевозочных узлов, вокзалов и многоуровневых парковок. В свою очередь наименее привлекательными остаются железнодорожная инфраструктура

и авиационная на муниципальном уровне.

10 января 2018 года Госдума РФ приняла в первом чтении законопроект № 157778–7 «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственно-частном партнёрстве, муниципально-частном партнёрстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Проект разработан во исполнение поручения Президента России № 2346 об утверждении программы «Цифровая экономика» и направлен на включение сооружений связи в перечень объектов, которые могут являться объектами соглашения о ГЧП [7].

Установление возможности заключать соглашения о государственно-частном партнёрстве в отношении объектов ИКТ позволит привлечь частные инвестиции и новые технологии в развитие ГИС и IT-инфраструктуры, что, в свою очередь, обеспечит экономию средств бюджетов разных уровней. Признание IT-систем объектами ГЧП значительно ускорит темпы информатизации и цифровизации страны, сделает многие рынки более прозрачными и улучшит качество конкуренции на них.

#### Список литературы

1. Keynes J.M. The End of Laissez-Faire. – London, 1927.
2. Никонова Я.И. Инновационная политика в системе государственного регулирования устойчивого развития национальной экономики: монография. – Новосибирск, 2010.
3. Исследование «Развитие государственно-частного партнёрства в России в 2015–2016 годах. Рейтинг регионов по уровню развития ГЧП» [Электронный ресурс]/ Ассоциация «Центр развития ГЧП», Министерство экономического развития Российской Федерации. – М.: Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2016. – с. 22 – URL: [http://pppcenter.ru/assets/docs/raytingREG2017\\_B5\\_Block\\_31-03-2017-web.pdf](http://pppcenter.ru/assets/docs/raytingREG2017_B5_Block_31-03-2017-web.pdf).
4. Оценка развития ГЧП в России. Мнение бизнеса: докл. Центра развития государственно-частного партнёрства при поддержке Торгово-промышленной палаты РФ. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.pppcenter.ru/assets/files/presentations/Oprospdf>
5. Инвестиционный блог [Электронный ресурс]. – URL: <http://investmentsblog.org/crocus-group-peredast-stanciyu-mayakinino-moskovskomu-metro/>.
6. Министерство экономического развития Новосибирской области [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.econom.nso.ru/page/180>.
7. Госдума РФ приняла в первом чтении законопроект о включении сооружений связи в перечень объектов ГЧП [Электронный ресурс]. – URL: <https://investinfra.ru/novosti/gosduma-rf-prinyala-v-pervom-chtenii-zakonoproekt-ovklyuchenii-sooruzheniy-svyazi-v-perechen-obektov-gchp.html>.