

Студент П.П. Леонов

Руководитель: Доцент, Доцент, Кандидат экономических наук:

М.В. Свириденко

ПРОБЛЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В УПРАВЛЕНИИ РАЗВИТИЕМ Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Аннотация. В данной статье рассмотрен механизм поддержки финансирования проектов ГЧП и факторов. Также описан набор проблем развития государственно-частного партнерства в управлении развитием г. Санкт-Петербурга. Все утверждения и выводы обоснованы статистическими данными.

Ключевые слова: государственно-частного партнерство, механизм поддержки финансирования проектов, инвестиционная политика, уровень финансового риска

Student P. P. Leonov

Head: Associate Professor, Associate Professor, Candidate of Economic

Sciences: M. V. Sviridenko

Problems of public-private partnership in the management of the development of St. Petersburg

Annotation. This article discusses the mechanism for supporting the financing of PPP projects and factors. A set of problems of public-private partnership development in the development management of St. Petersburg is also described. All statements and conclusions are based on statistical data.

Keywords: public-private partnership, project financing support mechanism, investment policy, financial risk level

Анализ работы механизма поддержки финансирования проектов ГЧП и факторов, влияющих на выбор инструментов финансирования проектов ГЧП и уровень финансового риска на региональном уровне, позволяет выделить четыре ключевых направления его развития[20, с. 11].

Первый набор проблем развития государственно-частного партнерства в управлении развитием г. Санкт-Петербурга включает:

1) Неполноту законов и нормативных актов, включая отсутствие подзаконных актов, обеспечивающих согласованность федеральных и местных законов в отношении ГЧП, инвестиционной политики и стратегического планирования[15];

2) Снижение устойчивой тенденции бюджетных расходов, предусмотренных федеральными целевыми инвестиционными планами и региональными планами, которые предназначены для бюджета на реализацию масштабных инвестиционных проектов в 2020-2021 годах [15];

3) В последние 4-5 лет бюджетные вложения в консолидированный бюджет российского региона стагнируют (около 1,28 трлн руб. в год), и ожидаемый рост бюджетных вложений в регионе в 2019 году не направлен на поддержку государства для проектов ГЧП;

4) Дефицит и длительная нестабильность бюджетной системы федерального правительства (региональной и муниципальной) ложатся тяжелым бременем на государственный долг (на начало 2019 года - 2,2 трлн рублей)[17];

Во вторую группу входят вопросы минимизации и предотвращения финансовых рисков региональных проектов ГЧП, в том числе:

1) Непредсказуемость изменений в налоговой системе РФ. Налоговое бремя в течение последнего десятилетия колебалось. В результате на его долю приходилось 36,5% ВВП в 2007 году, он достиг 30,9% в разгар кризиса в 2009 году и с тех пор снова вырос, достигнув 34,4% в 2014 году, 29,2% в 2016 году. В 2017 году этот показатель составила 31,1%[25];

2) - Разрыв между областями с наименьшими и наибольшими инвестиционными рисками. Общий риск несколько снизился, что в основном происходит в крупных регионах с диверсифицированной экономикой. Состав лидеров рейтинга мало изменился[32, с. 17];

3) Отсутствие стандартных методов и методик экспертной оценки механизма финансовой поддержки проектов государственно-частного сотрудничества не только упрощает и ускоряет процесс подготовки и запуска субрегиональных проектов, но и минимизирует зоны финансовых рисков на субрегиональном уровне региональный уровень.

Третья группа проблем включает:

1) Разделение регионов по уровню социально-экономического развития. Хотя экономическое положение региона в 2018 году улучшилось по сравнению с 2017 годом, темпы роста большинства показателей уровня социально-экономического развития региона Российской Федерации незначительны[33, с. 15];

2) Низкий инвестиционный спрос со стороны частного сектора. На конец 2018 года общий основной капитал Индии составил 9,98 трлн рублей. (На 3% больше, чем в 2017 году). Доля регионов с падающими инвестициями остается большой, на конец 2018 года - около 40% [34, с. 180]. Из 16 регионов, инвестиционный рейтинг которых был понижен в 2018 году, в 8 регионах в том же году произошло резкое сокращение инвестиций в основной капитал. В остальных регионах рейтинг был понижен на фоне положительной динамики инвестиций, однако в некоторых случаях эта динамика была ниже, чем в среднем по стране. В других случаях это означало не непрерывный рост, а только серьезные неудачи в первые несколько лет после возобновления инвестиционной деятельности. В среднем по всем регионам России объем инвестиций в основной капитал не превышал уровня 2013 года. В условиях активного прямого субсидирования в регионе частные инвесторы не заинтересованы в реализации новых проектов ГЧП.

3) Из-за снижения темпов роста инвестиций и ВВП темпы роста производительности труда в 2018 и 2019 годах были низкими. В 2018 году темп роста производительности труда составил 1,5% по сравнению с 2% в 2017 году;

4) Норма износа основных средств каждого сектора территориальной инфраструктуры высока, норма производственной прибыли низка, а доля некоммерческих предприятий высока. По данным Росстата, норма износа основных средств в России по-прежнему близка к 50%. Эксперты считают, что норма износа основных средств в России уже давно составляет более 65%.

Четвертая группа проблем имеет следующие позиции:

1) Недостаток финансовых ресурсов для создания механизма финансовой поддержки проектов государственно-частного сотрудничества в регионе. Например, в 2019 году механизм ГЧП может удовлетворить потребности в инвестициях в инфраструктуру не более 48-500 млрд рублей. Кроме того, есть около 200 млрд руб. В 2019 году потребуются капитальный грант для стимулирования частных инвестиций в инфраструктуру[34, с. 180].

2) Использовать негативную мотивацию привлечения средств для финансовой поддержки проектов ГЧП. Таким образом, в первом полугодии 2018 г. (по сравнению с аналогичным периодом 2017 г.) доля привлеченных средств в инвестициях снизилась по всем региональным группам, в первую очередь по слаборазвитым сырьевым отраслям (на 14,2 п.п.).

3) Примерно 54-60%, но в первой половине 2018 года этот показатель упал до 49%. Доля бюджетных средств в структуре финансирования инвестиций в среднем превышает банковские кредиты, особенно в финансово-экономических центрах и слаборазвитых регионах [42];

4) На большей части территории страны мало возможностей для развития агентств, лизинговых и страховых компаний. В 2018 году совокупный капитал Российского агентства развития достиг 1,2 трлн рублей.

(Почти 3% ВВП), из которых около 84 млрд рублей связаны с регионом (менее 7%);

5) Низкая емкость фондового и кредитного рынка. Предоставляя российским хозяйствующим субъектам конкурентные каналы заемного и долевого финансирования для содействия экономическому росту в регионе, инструменты страхования рисков сдерживаются низким статусом России в международных рейтингах, характеризующих развитие фондового и кредитного рынков.

За последние годы в работе транспортного комплекса Санкт-Петербурга накопился ряд серьезных проблем. В частности, из-за сокращения объемов внешней торговли существенно снизились перевозки импортных грузов, уменьшился контейнерный грузопоток, упали объемы грузовых перевозок через международные пункты пропуска.

Из-за ухудшения судоходных условий на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации значительно снизились объемы грузовых перевозок внутренним водным транспортом (ВВТ) по Волго-Балтийскому водному пути.

Рост численности автомобилей привел к исчерпанию пропускной способности дорожной сети на подходах к Санкт-Петербургу и на основных магистралях города. Низкие темпы развития метрополитена и других скоростных видов пассажирского транспорта негативно сказываются на качестве транспортного обслуживания населения и вызывают недовольство горожан. Кроме того, низкий технический уровень ряда объектов транспорта, устаревание основных фондов, высокий удельный вес амортизированного парка транспортных средств способствуют росту аварийности и ухудшению экологической ситуации.

Следует указать и на то, что уменьшился объем финансирования транспортной инфраструктуры за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ, снизился объем частных инвестиций в

транспортную отрасль, что сдерживает реализацию проектов на основе механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП).

При этом все перечисленные проблемы требуют скорейшего решения, что обусловлено целым рядом причин. В частности, транспортная система Санкт-Петербурга обеспечивает 25 % от общего объема перевозок внешнеторговых грузов страны, составляющих существенную часть международной торговли России.

На сегодняшний день в Санкт-Петербурге действует около 23 крупных инвестиционных проектов в различных сферах экономики, из которых 6 проектов ГЧП находятся в стадии реализации, 2 проекта находятся в процессе конкурса, а 15 проектов находятся в стадии подготовки документов. В области транспортной инфраструктуры реализованы и реализуются важные для Санкт-Петербурга и Российской Федерации проекты.

Основными видами ГЧП, реализующими транспортные проекты в Санкт-Петербурге, являются государственно-частное партнерство (муниципально-частное партнерство) и концессионные соглашения.

Среди проблемных мест, с которыми сталкивается правительство Санкт-Петербурга при реализации транспортных проектов (включая законы о паритете покупательной способности), следует отметить следующие моменты:

1) Темпы экономического роста Санкт-Петербурга низкие. По сравнению с данными с 2002 по 2016 год, единственная стабильная область роста ВВП Санкт-Петербурга - это недвижимость. Сектор «Транспорт и связь» с 2004 по 2016 год упал на 13,3%;

2) Отсутствие вложений. Крупнейший инвестиционный проект в период 2000-2010 гг. завершен или почти завершен, существующие инвестиции сохранили непроизводительную структуру экономики. По мнению экспертов, для достижения уровня 4,5% годового ВВП (показатель фактического объема инвестиций в основной капитал) необходимо ежегодно увеличивать не менее 6% инвестиций. Основное место в структуре

инвестиций в основной капитал Санкт-Петербурга занимают операции с недвижимым имуществом (26,1%), операции транспортировки и складирования 13,5%;

3) Несбалансированная городская структура создает проблемы для качества городской среды и доступности городской инфраструктуры. Чрезмерная городская застройка перегружена и является источником многих проблем. Сосредоточенная в центре недвижимость не обеспечивает формирование зрелого «центрального делового района» с транспортным сообщением.

Существующий туристический потенциал территории ограничен, другие виды транспорта не могут быть реализованы (например, соединение центра (Московский вокзал) с аэропортом Пулково). Точно так же Санкт-Петербург также сталкивается с проблемой обеспечения мобильности: плохие дороги, устаревшие транспортные системы, огромная нагрузка на окружающую среду. Среди прочего, решение должно быть сосредоточено на ограничении использования личного транспорта и развитии общественного транспорта, а также на пешеходных проектах;

4) Недостаточная эффективность системы государственного управления.

Национальные программы в регионе не имеют ничего общего с достижением конкретных результатов и невысоких показателей эффективности. При принятии решения о реализации проекта ГЧП все вышеперечисленные проблемы вызовут трудности, включая инфраструктурные ограничения, отсутствие конкретных целей, недостаток бюджетных средств и неэффективные процессы управления.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что к числу проблем реализации и развития государственно-частного партнерства в управлении развитием г. Санкт-Петербурга можно отнести:

1. Темпы экономического роста Санкт-Петербурга низкие
2. Отсутствие вложений.

3. Несбалансированная городская структура создает проблемы для качества городской среды и доступности городской инфраструктуры.

4. Недостаточная эффективность системы государственного управления.

Список литературы

1. Амунц, Д.М. Концессионная модель совместного участия государства и частного сектора в реализации финансово-экономических проектов / Д.М. Амунц // Справочник руководителя учреждения культуры. – 2016. – № 12. – С. 16–24.

2. Белицкая, А. В., Правовые формы государственно-частного партнерства в России и зарубежных странах [Электронный ресурс] / А.В. Белицкая // Предпринимательское право. – Режим доступа: <http://ppr-russia.ru/analytics/39-belickaya-av-pravovye-formygosudarstvenno.html>. (дата обращения: 04.01.2021)

3. Государственно-частное партнерство в России 2017–2018: текущее состояние и тренды, рейтинг регионов. – М. : Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2016. – 32 с.

4. Кабашкин, В. А. Государственно-частное партнерство в регионах Российской Федерации / В.А. Кабашкин. – М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2016. – 120 с.

5. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации №224-ФЗ от 13 июля 2015 г. (в ред. от 26.07.2019 N 238-ФЗ) – [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/. (дата обращения: 04.01.2021).

6. Развитие государственно-частного партнерства в России в 2017–2018 годах. Рейтинг регионов по уровню развития ГЧП. – М. : Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2018. – 82 с.