

DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2022.3.5>

UDC 338.24:911.375

LBC 65.050.23

Submitted: 28.03.2022

Accepted: 19.05.2022

MODERN ASPECTS OF URBAN INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT BY MEANS OF PUBLIC AND PRIVATE PARTNERSHIP

Inna M. Shor

Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

Abstract. The purpose of the article is to study modern aspects of the development of the infrastructure of Russian cities by means of public and private partnership. The paper identifies and systematizes the advantages and risks for the state, business and the population connected with the use of public and private partnership in urban infrastructure. This research made it possible to develop measures aimed at the reduction of the exposure of public and private partnerships to these risks (improvement of risks distribution and obligations, creation of an effective motivation system, reference forecasting use, and so on). The analysis and assessment of the current state of public and private partnership in the urban infrastructure of Russia are made and then measures are suggested to overcome obstacles in achievement of high ranks of cities in terms of infrastructure development. It is concluded that public and private partnership in urban infrastructure contributes to a successful creation of a number of risks connected with modern challenges (adverse climate change; environmental, energy and pandemic crises) and, as a result, lays the foundations for the creation of infrastructure with high economic, social, environmental and institutional sustainability. Modern challenges in conditions of extremely high instability make it necessary to improve state approaches to planning and regulation of public and private partnership projects in urban infrastructure, in particular, by improving the quality of legal support and institutional environment, as well as the effectiveness of the process of creation and adaptation of targeted qualitative and quantitative public and private partnership facilities in urban infrastructure, and so on. At the same time, it is important that these projects have such characteristics as inclusiveness, focus on sustainable (including green) development, viability, flexibility. The methodological basis of the research presented in the article consists of general scientific methods of cognition of economic and financial phenomena and processes. The methods of analysis, synthesis, observation and others are used in the paper. The practical applicability of the materials presented in the article lies in the possibility of their use in decision-making to ensure sustainable infrastructural development of Russian cities using public and private partnership.

Key words: urban infrastructure, public and private partnership, projects, sustainable development, government, business, population, modern challenges.

Citation. Shor I.M., 2022. Modern Aspects of Urban Infrastructure Development by Means of Public and Private Partnership. *Regionalnaya ekonomika. Yug Rossii* [Regional Economy. South of Russia], vol. 10, no. 3, pp. 46-55. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2022.3.5>

УДК 338.24:911.375

ББК 65.050.23

Дата поступления статьи: 28.03.2022

Дата принятия статьи: 19.05.2022

СОВРЕМЕННЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Инна Михайловна Шор

Волгоградский государственный университет, г. Волгоград, Российская Федерация

Аннотация. Цель статьи заключается в исследовании актуальных форматов инфраструктурного развития российских городов на основе государственно-частного партнерства. Автором выявлены и систематизированы преимущества и риски для государства, бизнеса и населения, связанные с использованием ГЧП в городской инфраструктуре,

© Шор И.М., 2022

что позволило разработать меры, направленные на снижение подверженности ГЧП данным рискам (оптимизация распределения рисков и обязательств, создание эффективной системы мотивации, применение референтного прогнозирования и др.). По результатам анализа и оценки современного состояния ГЧП в городской инфраструктуре России предложены практические меры по преодолению препятствий в достижении высоких позиций городов по уровню инфраструктурного развития. Сделаны выводы о том, что ГЧП в городской инфраструктуре способствует успешному парированию рисков, связанных с современными вызовами (неблагоприятные изменения климата, экологический, энергетический и пандемический кризисы), и, как следствие, закладывает основы для создания городской инфраструктуры с высокой экономической, социальной, экологической и институциональной устойчивостью. Современные вызовы в условиях крайне высокой нестабильности обуславливают необходимость совершенствования государственных подходов к планированию и регулированию проектов ГЧП в городской инфраструктуре, в частности, посредством повышения качества нормативно-правового обеспечения и институциональной среды, а также эффективности процесса создания и принятия целевых качественных и количественных установок ГЧП в городской инфраструктуре и др. При этом особенно важно, чтобы данные проекты обладали такими характеристиками, как инклюзивность, нацеленность на устойчивое (в том числе зеленое) развитие, жизнеспособность, гибкость. Методологическую основу исследования составили общенаучные методы познания экономических и финансовых явлений и процессов. В работе применены методы анализа, синтеза, наблюдения и др. Практическая применимость представленных в статье материалов заключается в возможности их использования при принятии решений по обеспечению устойчивого инфраструктурного развития городов России с использованием ГЧП.

Ключевые слова: инфраструктура городов, ГЧП, проекты, устойчивое развитие, государство, бизнес, население, современные вызовы.

Цитирование. Шор И. М., 2022. Современные аспекты развития инфраструктуры городов с использованием государственно-частного партнерства // Региональная экономика. Юг России. Т. 10, № 3. С. 46–55. DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2022.3.5>

Введение

Одной из национальных целей развития России до 2030 г. выступает создание комфортной и безопасной среды для жизни, в частности, посредством улучшения качества городской среды в 1,5 раза. Данный акцент на городской среде во многом обусловлен тем, что на современном этапе развития города генерируют около 60 % мирового ВВП, что позволяет отнести их к основным двигателям социально-экономического развития. В будущем эта цифра может значительно вырасти. Наряду с этим отметим, что в настоящее время более 50 % людей в мире и около 75 % в России проживают в городах, что говорит о высокой концентрации городского населения [Города набирают ресурсы, 2022]. Следствием всего этого выступает необходимость обеспечения комфортного и безопасного проживания населения городов на основе активизации инфраструктурного развития, в полной мере ориентируясь на потребности, интересы и способности каждого индивида. Следовательно, речь идет об усилении человекоцентрированного подхода в развитии городов и их инфраструктуры, одним из примеров которого выступает «15-минутный город», нацеленный на пешеходную доступность всего необходимого для человека. Однако бюджетные ограничения государства не позволяют на должном уровне обеспечить качество инфра-

структурных объектов городов в части их создания, модернизации, реконструкции и др.

Так, в последние годы инфраструктурные расходы бюджетов всех уровней бюджетной системы России характеризовались крайне низким значением – не выше 2 % ВВП. В то же время зарубежная практика говорит о минимально необходимом уровне таких расходов в размере не ниже 4,5–5 % ВВП [Инвестиции в инфраструктуру ... , 2021]. В силу всех этих обстоятельств возрастает значимость использования ГЧП в развитии инфраструктуры российских городов, позволяющего задействовать, во-первых, финансовые, материальные и иные ресурсы частного инвестора в реализацию инфраструктурных проектов, а, во-вторых, профессиональный опыт и высокую квалификацию частного инвестора в области создания, модернизации, реконструкции, эксплуатации и технического обслуживания объектов городской инфраструктуры.

Проведенное исследование позволило сделать выводы о том, что теоретическим и практическим вопросам развития инфраструктуры на основе ГЧП посвящены работы как зарубежных [Ojelabi et al., 2018; Protap, Chakrabarti, 2018; Sihombing, Adiwijaya, Wibowo, 2018; Rezouki, Hassan, 2019], так и отечественных авторов [Романцов, Фоменко, 2018; Вавилина, Кириллова, Малиновская, 2019; Шиян, 2020; Медведева, Левкина, 2020]. Вместе с тем, не снижая значимос-

ти данных работ, необходимо сказать об отсутствии специального исследования ГЧП в инфраструктурном развитии российских городов. Более того, потребность в проведении такого исследования возрастает в современных нестабильных условиях.

Методологическую основу представленного в статье исследования составили общенаучные методы познания экономических и финансовых явлений и процессов, способствующие комплексному изучению и всесторонней оценке современных аспектов развития инфраструктуры городов России с использованием ГЧП. В части универсальных методов познания подчеркнем особую роль взаимодополняющих друг друга методов анализа (способствовал установлению конкретных качественных и количественных показателей реализации проектов ГЧП в инфраструктуре российских городов) и синтеза (обеспечил объединение изученных в результате анализа преимуществ и рисков использования ГЧП в городской инфраструктуре).

Такие эмпирические методы познания, как наблюдение и описание позволили получить и закрепить знания о современных вызовах в развитии ГЧП применительно к городской инфраструктуре и лучшей практике реализации проектов ГЧП, демонстрирующей эффективное реагирование на данные вызовы. В свою очередь, тесно связанные между собой исторический и логический методы способствовали установлению произошедших изменений и разработке мер по достижению лучшего будущего в использовании ГЧП применительно к городской инфраструктуре. Системный подход позволил комплексно исследовать ГЧП в городской инфраструктуре как совокупности взаимосвязанных элементов, ориентированных на достижение целей устойчивого развития. В качестве основных результатов применения вышеотмеченных методов выступило формирование современного представления об инфраструктуре городов, основанной на ГЧП, в контексте устойчивого развития.

Государство, бизнес и население: преимущества и риски использования ГЧП в городской инфраструктуре

Одним из важных преимуществ использования в городах ГЧП выступает возможность сбалансированного распределения между государством и бизнесом рисков, а также четкое разграничение функций, ответственности и полномо-

чий за успешную реализацию инфраструктурных проектов. В целом же можно говорить о том, что обеспечение инфраструктурного развития городов на основе ГЧП позволяет наилучшим образом удовлетворить всесторонние потребности основных стейкхолдеров проектов, реализуемых в рамках такого партнерства:

- государства, потребности которого связаны: с привлечением ресурсов, опыта, компетенций для формирования и развития качественной и устойчивой инфраструктуры городов; с получением возможностей прогнозировать и оптимизировать профиль и объемы расходования средств бюджета; с созданием дополнительных рабочих мест и повышением налоговых поступлений в бюджет;

- бизнеса, имеющего потребности: в возврате средств, вложенных в инфраструктурные проекты; в росте финансовых результатов и эффективности диверсификации своей деятельности; в приобретении и развитии опыта и компетенций в области реализации проектов ГЧП; в повышении узнаваемости и укреплении собственной деловой репутации;

- населения, потребности которого связаны с достижением такого уровня и качества развития городской инфраструктуры, который бы позволил улучшить жизнедеятельность и расширить возможности для формирования и развития человеческого потенциала.

Вместе с тем процесс использования ГЧП в городской инфраструктуре сопряжен с различными рисками, в частности техническими, юридическими, экономическими, финансовыми, экологическими, политическими и др. При этом для бизнеса такие риски во многом обусловлены следующими обстоятельствами:

- несовершенством законодательства и правоприменительной практики в области ГЧП, относящихся к городской инфраструктуре;

- бюрократическими барьерами при проведении конкурсов и принятии решений о заключении соглашений между государством и бизнесом;

- неэффективностью государственных (муниципальных) моделей координации действий между участниками инфраструктурных проектов ГЧП и управления данными проектами;

- недостаточным уровнем квалификации и профессионального опыта работников государственной (муниципальной) сферы, занимающихся вопросами развития городской инфраструктуры на основе ГЧП;

– неисполнением государством взятых на себя обязательств на протяжении всего жизненного цикла инфраструктурных проектов ГЧП;

– ограничениями доступа к ресурсам, необходимым для реализации инфраструктурных проектов ГЧП;

– повышением стоимости ресурсов, в том числе кредитных, необходимых для реализации проектов ГЧП в городской инфраструктуре и, как следствие, наличием факторов невозврата средств, вложенных в данные проекты.

Для государства риски ГЧП в городской инфраструктуре проявляются в следующем: необоснованность выбора проектов ГЧП применительно к городской инфраструктуре; неисполнение частными партнерами взятых на себя договорных обязательств на протяжении всего жизненного цикла инфраструктурных проектов ГЧП, что в итоге может привести к увеличению сроков исполнения таких обязательств и повышению затратной части таких проектов; недостаточный уровень компетенций частных партнеров в области создания, модернизации, реконструкции, эксплуатации и технического обслуживания инфраструктурных объектов, что не позволяет повысить качество городской инфраструктуры.

В свою очередь для населения риски использования ГЧП в городской инфраструктуре можно определить как необоснованную величину прибыли от реализации инфраструктурных проектов, ведущую к пересмотру государственных гарантий в худшую для населения сторону и снижению доступности инфраструктурных услуг.

Основным результатом реализации вышеотмеченных рисков выступает не достижение поставленных государством целей и задач по созданию и развитию качественной и устойчивой инфраструктуры городов нашей страны. Требуется разработка мер по снижению подверженности ГЧП данным рискам, в частности:

– оптимизация распределения рисков и обязательств между государством и бизнесом, а также процесса реализации проектов ГЧП в целом для выбора наилучших решений в отношении масштаба, времени, сложности реализации таких проектов и стандартизации конкурсной документации, необходимой для использования ГЧП в городской инфраструктуре;

– создание эффективной системы мотивации участников проектов ГЧП в городской инфраструктуре, позволяющей в наибольшей степени удовлетворить потребности государства, бизнеса и населения;

– применение референтного прогнозирования или прогнозирования по аналогии в сочетании с проведением сравнения конкретного проекта ГЧП в городской инфраструктуре с близкими проектами-аналогами и учетом лучшей практики реализации инфраструктурных проектов ГЧП в городах;

– накопление конструктивного опыта и повышение уровня профессиональных компетенций в области ГЧП применительно к городской инфраструктуре.

Современное состояние ГЧП в городской инфраструктуре

Руководствуясь данными РОСИНФРА [Инвестиции в развитие ... , 2022; Рейтинг городов ... , 2022], сделаем ряд важных выводов о современном состоянии ГЧП в городской инфраструктуре нашей страны.

Во-первых, за 2017–2021 гг. с ростом на 38 % количества проектов ГЧП в области городской инфраструктуры общий объем инвестиций, приходящихся на эти проекты, увеличился на 42 %, достигнув 2,2 трлн рублей. Соответственно, частные инвестиции по данным проектам выросли на 40 %, до 1,8 трлн рублей. Среднее значение таких инвестиций за исследуемый период составило 83 %, что говорит о весомой роли бизнеса в развитии инфраструктуры городов России.

Во-вторых, высокая общественная значимость проектов ГЧП в городской инфраструктуре России подтверждается значительной долей в общероссийском масштабе как количества данных проектов по отношению ко всему объему реализуемых проектов ГЧП (34 %), так и приходящихся на них инвестиций по отношению ко всему объему привлекаемых инвестиций (47 %). При этом на жилищно-коммунальное хозяйство приходится более 50 % от общего количества проектов ГЧП в городской инфраструктуре, хотя совокупный объем приходящихся на них инвестиций составляет порядка 30 %, что говорит об их невысокой капиталоемкости. Соответственно, более капиталоемкими выступают проекты в транспортной сфере – более 50 % совокупного объема инвестиций, приходящихся на проекты ГЧП в городской инфраструктуре. Наряду с этим проекты ГЧП в городской инфраструктуре также реализуются в здравоохранении, культуре, спорте, образовании, туризме, сфере обращения с твердыми коммунальными отходами и др.

В-третьих, по форме реализации проектов ГЧП в городской инфраструктуре отметим, что преобладающее количество приходится на концессионные соглашения (порядка 70 % совокупного количества проектов ГЧП в городской инфраструктуре). Соответственно, остальная часть проектов приходится на соглашения о ГЧП / МЧП и квази-ГЧП (в частности, договоры аренды с инвестиционными обязательствами и энергосервисные контракты). А если говорить об объеме инвестиций, то важно подчеркнуть лидирующие позиции концессионных соглашений (41 % совокупного объема инвестиций, приходящихся на проекты ГЧП в городской инфраструктуре) и квази-ГЧП (43 % совокупного объема инвестиций, приходящихся на проекты ГЧП в городской инфраструктуре).

В-четвертых, по источникам возврата инвестиций необходимо сказать о том, что 51 % от общего количества проектов ГЧП в городской инфраструктуре предполагает использование смешанной модели, сочетающей различные платежные механизмы. Соответственно, 2-е место занимает прямой сбор платы с потребителей (40 % от общего количества проектов ГЧП в городской инфраструктуре), как правило, регулируемый концессионными соглашениями и соглашениями о ГЧП / МЧП, а 3-е – плата за доступность со стороны публичного партнера, представляющая собой фиксированные во времени платежи из бюджета государства (7 % от общего количества проектов ГЧП в городской инфраструктуре).

В-пятых, по уровню реализации проектов ГЧП в городской инфраструктуре подчеркнем лидирующие позиции регионального уровня в части объема совокупных и частных инвестиций (73 % и 69 % соответственно) и местного уровня в части количества реализуемых проектов (78 %).

В-шестых, совокупные инвестиции в проекты ГЧП, реализуемые в 10 российских городах, составляют 166,1 млрд руб., или 51,6 % от общего объема инвестиций в проектах ГЧП, приходящихся на 100 крупных городов России. При этом инфраструктурное развитие городов нашей страны на основе ГЧП имеет ярко выраженный неравномерный характер, что во многом обусловлено отличиями по таким ключевым критериям, как развитие институциональной среды и нормативно-правовой базы в сфере ГЧП, а также опыт реализации инфраструктурных проектов с использованием различных механизмов ГЧП.

На конец 2020 г. без учета городов федерального значения – Москвы и Санкт-Петербурга – первые 5 лидирующих позиций по уровню развития ГЧП с учетом вышеотмеченных критериев заняли следующие города:

1) Сургут – с шестью проектами ГЧП в объеме 8,6 млрд руб. и преобладающим объемом инвестиций в проекты ГЧП, связанные со сферой образования;

2) Новосибирск – с восемнадцатью проектами ГЧП в объеме 2,4 млрд руб. и преобладающим объемом инвестиций в проекты ГЧП, связанные со сферой теплоснабжения;

3) Нижневартовск – с четырьмя проектами ГЧП в объеме 15,2 млрд рублей и преобладающим объемом инвестиций в проекты ГЧП, связанные со сферой водоснабжения и водоотведения;

4) Волгоград – с пятью проектами ГЧП в объеме 88,9 млрд руб. и преобладающим объемом инвестиций в проекты ГЧП, связанные со сферой водоснабжения и водоотведения;

5) Нижний Новгород – с пятью проектами ГЧП в объеме 8,8 млрд руб. и преобладающим объемом инвестиций в проекты ГЧП, связанные со сферой водоснабжения и водоотведения

К этому добавим ряд интересных фактов в отношении итогов 2020 г., руководствуясь данными InfraOne [Индекс развития ... , 2022]:

– интегральный индекс развития инфраструктуры Ханты-Мансийского автономного округа (с долей городского населения 92,6 %), в котором находятся города Сургут и Нижневартовск, равен 6,52, что выше значения данного показателя 81 российского региона. В свою очередь, транспортная, энергетическая, коммунальная и телекоммуникационная отрасли данного региона демонстрируют более высокий уровень развития по отношению к среднероссийскому значению;

– интегральный индекс развития инфраструктуры Новосибирской области (с долей городского населения 79,3 %), в которой находится город Новосибирск, равен 5,94, что выше значения данного показателя 69 российских регионов, соответственно, те же отрасли, что и в Ханты-Мансийском автономном округе, показали наилучшие уровни развития по сравнению со среднероссийским уровнем;

– интегральный индекс развития инфраструктуры Волгоградской области (с долей городского населения 77,4 %), в которой находится город Волгоград, равен 5,58, что выше значения

данного показателя 37 российских регионов. В данном регионе выше среднероссийского уровня развиты социальная и коммунальная отрасли;

– интегральный индекс развития инфраструктуры Нижегородской области (с долей городского населения 79,8 %), в которой находится город Нижний Новгород, равен 5,88, что больше значения этого показателя 66 российских регионов. Выше среднероссийского уровня в данном регионе развиты социальная, коммунальная и телекоммуникационная отрасли.

Таким образом, достигнутый уровень развития ГЧП в таких городах, как Сургут, Новосибирск, Нижневартовск, Волгоград и Нижний Новгород позволил обеспечить достаточно высокие значения интегрального индекса развития инфраструктуры регионов, в которые входят данные города (среднее значение интегрального индекса развития инфраструктуры регионов России равно 5,62). При этом, оценивая готовность и способность этих регионов запускать масштабные проекты ГЧП во время пандемии и экономического кризиса, отметим отнесение Ханты-Мансийского автономного округа, Волгоградской и Нижегородской областей к группе заинтересованных в развитии ГЧП регионов, что впоследствии может помочь им переместиться в категорию наиболее активных регионов в области ГЧП. При этом Новосибирская область, несмотря на высокие позиции Новосибирска по уровню развития ГЧП, входит в категорию пока малоактивных регионов, реализующих сравнительно небольшие соглашения в инфраструктурной сфере ГЧП [Кризис и жизнь не по планам, 2022; Пьянкова, 2016; 2018].

В целом же можно говорить о том, что достижение российскими городами высоких позиций по уровню инфраструктурного развития на основе ГЧП во многом предопределено реализацией следующих мер: формирование городских планов развития ГЧП; создание отлаженной системы проектного управления в области ГЧП на уровне муниципальных органов; обеспечение информационной открытости и методического сопровождения реализации инфраструктурных проектов ГЧП в городах; повышение компетенций участников ГЧП.

Соответственно, с целью преодоления в будущем препятствий в достижении российскими городами высоких позиций по уровню инфраструктурного развития на основе ГЧП, необходимо:

– создание постоянно действующего муниципального органа, уполномоченного на решение

задач в области ГЧП с четким закреплением его полномочий, функций и порядка деятельности;

– утверждение порядка межведомственного взаимодействия на всех этапах жизненного цикла проектов ГЧП в городской инфраструктуре;

– формирование благоприятной городской информационной среды в целях привлечения инвесторов в реализацию инфраструктурных проектов ГЧП;

– применение ГЧП-фильтра, позволяющего установить формы взаимодействия публичного и частного партнеров при реализации проектов ГЧП в городской инфраструктуре с целью структурирования работы органов власти и упрощения выбора формы реализации таких проектов.

Современные вызовы в развитии ГЧП применительно к городской инфраструктуре

На современном этапе государство, бизнес и население столкнулось с серьезными вызовами, крайне негативно влияющими на безопасность и устойчивость развития не только городов, но и России в целом. В частности, речь идет о таких вызовах, как неблагоприятные изменения климата и экологический кризис, предопределяющие необходимость активизации перехода к зеленому курсу развития; энергетический кризис, обусловленный актуализацией климатической мировой и национальной повестки и приводящий к развитию возобновляемой энергетики и глобальной трансформации энергетических систем; пандемический кризис, вызванный пандемией коронавируса и актуализирующий вопросы обеспечения эффективности функционирования отраслей, которые содействуют защите и развитию человеческого капитала.

Между тем ГЧП в городской инфраструктуре способствует успешной выработке и реализации решений, необходимых для парирования рисков, связанных с вышеотмеченными и другими вызовами. Более того, еще одним немаловажным результатом использования такого партнерства выступает создание инфраструктуры, обеспечивающей экономическую, социальную, экологическую и институциональную устойчивость на протяжении всего ее жизненного цикла и способной легко адаптироваться к изменяющимся условиям жизнедеятельности и участвовать в решении возникающих глобальных проблем.

Приведем ряд примеров лучшей практики реализации проектов ГЧП в городской инфраструктуре в контексте эффективного реагирования на вышеотмеченные современные вызовы.

В климатическом и экологическом аспекте отметим заключение в 2022 г. Правительством города Москвы первого соглашения о ГЧП по сбору и переработке списанной техники – электронного и электрического оборудования. Реализация данного проекта способствует снижению неблагоприятного воздействия на экологическую обстановку посредством формирования высокого стандарта обращения с электронным ломом. В свою очередь, с учетом высокого ресурсного потенциала электронных отходов, данный проект является важным этапом развития экономики замкнутого цикла, способствующим достижению целей устойчивого инфраструктурного развития города Москвы и России в целом, так как имеет широкие возможности для дальнейшего масштабирования на всю нашу страну.

В энергетическом аспекте подчеркнем запуск в рамках ГЧП первой автономной гибридной энергоустановки в Забайкальском крае, способствующей бесперебойному энергоснабжению трех труднодоступных населенных пунктов. В основе данного проекта применение солнечных модулей и интеллектуальной системы управления энергоустановкой, с помощью которых возможно снижение объема потребления дизельного топлива и, как следствие, выбросов в атмосферу углекислого газа. Соответственно, возврат инвестиций привязан к снижению затрат на дизельное топливо, что приводит к повышению заинтересованности инвестора в повышении эффективности работы энергоустановки. Кроме того, в качестве результатов реализации данного проекта выступает предотвращение роста тарифной нагрузки на потребителей электроэнергии и обеспечение уменьшения бюджетных расходов посредством снижения субсидий на компенсацию затрат на поставку дизельного топлива. В целом такой опыт реализации ГЧП является ярким примером повышения надежности и качества энергоснабжения на удаленных и изолированных территориях нашей страны.

В пандемическом аспекте выделим проект ГЧП по реконструкции неиспользуемого объекта недвижимости в целях создания поликлиники в Промышленном районе города Оренбурга. Этот проект является первым концессионным соглашением в области первичной медико-санитарной помощи, ставшей одним из наиболее актуаль-

ных направлений в российской системе здравоохранения под влиянием пандемии коронавируса. Проект предполагает возложение на частного партнера обязательств по реконструкции и оснащению оборудованием здания поликлиники, которая рассчитана на обслуживание 37 тыс. чел., а также оказанию первичной медицинской помощи населению. При этом в формировании инвестиций общим объемом 167 млн руб. участвует только частный инвестор, а затраченные им средства возвращаются через обязательное медицинское страхование. Таким образом, благодаря реализации данного проекта у населения региона появляется возможность получить бесплатную медицинскую помощь, в том числе первичную медико-санитарную помощь, а также провести диагностику и лечение различных заболеваний в современном учреждении здравоохранения.

Заключение

Происходящие сегодня социально-экономические, политические и иные изменения (рост ключевой ставки Банка России, усиление волатильности курса национальной валюты, введение множества ограничительных мер в отношении России, ряда российских лиц и организаций и др.) обуславливают появление риска снижения привлекательности вложений частных средств в создание городской инфраструктуры. Вместе с тем, учитывая то, что инфраструктурные проекты ГЧП крайне необходимы для обеспечения устойчивого развития российских городов и страны в целом, в настоящее время возрастает значимость активизации государственной поддержки реализации таких проектов, в частности, посредством осуществления следующих мер: введение временного моратория на штрафные санкции за неисполнение мероприятий и недостижение показателей инфраструктурных проектов ГЧП по причинам, связанным со сложившейся в настоящее время ситуацией в стране; подготовка четко проработанных обоснований для публичного и частного партнеров инфраструктурных проектов ГЧП по организации взаимодействия и осуществлению работы в новых условиях; предоставление субсидий для финансового обеспечения реализации инфраструктурных проектов ГЧП до периода стабилизации ситуации в России.

Вне зависимости от дальнейшего развития ситуации в нашей стране крайне необходимо, чтобы уже сейчас началась активная работа над совершенствованием подходов к планированию

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

и регулированию проектов ГЧП в городской инфраструктуре, например, в части распределения рисков между их участниками, оптимизации условий данных проектов и др. При этом следует брать во внимание то, что данные проекты в полной мере должны обладать характеристиками, соответствующими современным реалиям, в частности, такими, как инклюзивность, нацеленность на устойчивое (в том числе зеленое) развитие, жизнеспособность, гибкость.

С учетом данных характеристик совершенствование государственных подходов к планированию и регулированию проектов ГЧП в городской инфраструктуре можно представить следующим образом:

- повышение качества нормативно-правового обеспечения и институциональной среды с целью создания необходимой основы для формирования и развития опыта реализации инклюзивно и устойчиво ориентированных проектов ГЧП в городской инфраструктуре;

- повышение эффективности процесса разработки и принятия целевых качественных и количественных установок ГЧП в городской инфраструктуре, а также выявления путей наилучшего их достижения. Необходимо исключать из рассмотрения проекты ГЧП, предполагающие получение быстрых результатов, идущие вразрез с экономическими, социальными и экологическими интересами; следует также четко формулировать позиции государства в отношении приоритетов инфраструктурного развития городов нашей страны на основе ГЧП;

- раскрытие информации о процессе разработки проектов ГЧП в городской инфраструктуре по типу конвейера (пайплайн-проектов ГЧП) для содействия эффективному планированию частных ресурсов.

В кризисных условиях актуальность и значимость проектов ГЧП в городской инфраструктуре только усиливается, так как они позволяют снизить нагрузку на бюджет государства, как в срочном порядке, так и в длительной перспективе; по мере совершенствования планирования и регулирования проектов ГЧП в городской инфраструктуре, подкрепленного передовым опытом их реализации, партнерство государства и бизнеса будет только усиливать и в больших масштабах проявлять свои преимущества. Таким образом, можно будет говорить о росте качества городской среды как фактора обеспечения устойчивого развития территорий России.

- Вавилина А. В., Кириллова О. Ю., Малиновская М. И., 2019. Роль и перспективы государственно-частного партнерства в развитии региональной инфраструктуры России // *Экономические отношения*. Т. 9, № 2. С. 1255–1270. DOI: <https://doi.org/10.18334/tr.20.5.40684>
- Города набирают ресурсы, 2022 // Сайт Коммерсантъ. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4836706> (дата обращения: 15.02.2022).
- Инвестиции в инфраструктуру и бюджет, 2022 // Сайт InfraOne. URL: <https://infraoneresearch.ru/fkh2ub/Ogobv2?s1qtyk=1qrtik> (дата обращения: 21.02.2022).
- Инвестиции в развитие городской инфраструктуры: зарубежные и российские тренды, 2022 // Сайт Национального центра ГЧП. URL: <https://pppcenter.ru/upload/iblock/e74/e7449111d9d1fcfc2a1030a21adcfab.pdf> (дата обращения: 25.02.2022).
- Индекс развития инфраструктуры России, 2022 // Сайт InfraOne. URL: https://infraoneresearch.ru/index_id/2021 (дата обращения: 01.03.2022).
- Кризис и жизнь не по плану, 2022 // Сайт InfraOne. URL: <https://infraoneresearch.ru/fkh2ub/2qg4w1?s1qtyk=1qrtik> (дата обращения: 04.03.2022).
- Медведева О. С., Левкина В. Н., 2020. Государственно-частное партнерство как инструмент развития инфраструктуры в России // *Вестник Алтайской академии экономики и права*. № 8-2. С. 270–276. DOI: <https://doi.org/10.17513/vaael.1285>
- Пьянкова С. Г., 2016. Перспективные направления социально-экономического развития монопрофильных муниципальных образований // *Управленец*. № 2 (60). С. 44–49.
- Пьянкова С. Г., 2018. Социально-экономическое развитие монопрофильного города на основе механизма внутренней самотрансформации // *Экономическое возрождение России*. № 1 (55). С. 91–104.
- Рейтинг городов по уровню развития государственно-частного партнерства, 2022 // Сайт Национального центра ГЧП. URL: <https://pppcenter.ru/upload/iblock/a94/a94511cc5437d23b70fd0655c15e6e21.pdf> (дата обращения: 27.02.2022).
- Романцов А. Н., Фоменко А. В., 2018. Государственно-частное партнерство как инструмент развития объектов инфраструктуры и реализации общественно значимых проектов // *Вестник Поволжского института управления*. Т. 18, № 5. С. 129–137. DOI: <https://doi.org/10.22394/1682-2358-2018-5-129-137>
- Шиян А. А., 2020. Тенденции развития инфраструктуры посредством механизма государственно-частного партнерства в странах «Группы двадцати» (G20) // *Экономика и управление*. № 26 (11). С. 1271–1277. DOI: <https://doi.org/10.35854/1998-1627-2020-11-1271-1277>
- Ojelabi R. A., Fagbenle O. I., Afolabi A. O., Tunji-Olayeni P. F., Amusan L. M., 2018. Appraising the Barriers to

- Public-Private Partnership as a Tool for Sustainable Development of Infrastructures in a Developing Economy // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science 146. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/146/1/012016/pdf> (date of access: 26.02.2022).
- Pratap K., Chakrabarti R., 2018. Public Private Partnership in Infrastructure. Singapore: Springer. 404 p. URL: https://link.springer.com/book/10.1007/978-981-10-3355-1?error=cookies_not_supported&code=9c831bdd-7b12-4024-b230-b4deb04107de (date of access: 20.02.2022).
- Rezouki S. E., Hassan J. K., 2019. An Evaluation of Barriers obstructing the Applicability of Public Private Partnership (PPP) in Infrastructure // Development Civil Engineering Journal. Vol. 5, no. 12. December. P. 2643–2659. DOI: <https://doi.org/10.28991/cej-2019-03091439>
- Sihombing L., Adiwijaya A., Wibowo A., 2018. Public-Private-People Partnership as a New Financing Model for Infrastructure Development: A Conceptual Framework // Transportation Planning & Policy eJournal. October. DOI: <https://doi.org/10.5220/0009008401950197>. URL: https://www.researchgate.net/publication/328382990_Public-Private-People_Partnership_as_a_New_Financing_Model_for_Infrastructure_Development_A_Conceptual_Framework (date of access: 21.02.2022).
- [Website of InfraOne]. URL: https://infraoneresearch.ru/index_id/2021 (accessed 1 March 2022).
- Krizis i zhizn' ne po planam, 2022 [Crisis and Life not According to Plans]. *Sajt InfraOne* [Website of InfraOne]. URL: <https://infraoneresearch.ru/fkh2ub/2qg4w1?s1qtyk=1qrtik> (accessed 4 March 2022).
- Medvedeva O.S., Levkina V.N., 2020. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo kak instrument razvitiya infrastruktury v Rossii [Public-Private Partnership as a Tool for Infrastructure Development in Russia]. *Vestnik Altajskoj akademii jekonomiki i prava* [Bulletin of the Altai Academy of Economics and Law], no. 8-2, pp. 270-276. DOI: <https://doi.org/10.17513/vaael.1285>
- Pyankova S.G., 2016. Perspektivnyye napravleniya sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya monoprofil'nykh munitsipal'nykh obrazovaniy [Perspective Directions of Socio-Economic Development of Single-Industry Municipalities]. *Upravlenets* [Manager], no. 2 (60), pp. 44-49.
- Pyankova S.G., 2018. Sotsial'no-ekonomicheskoye razvitiye monoprofil'nogo goroda na osnove mekhanizma vnutrenney samotransformatsii [Socio-Economic Development of a Single-Industry City Based on the Mechanism of Internal Self-Transformation]. *Ekonomicheskoye vozrozhdeniye Rossii* [Economic Revival of Russia], vol. 1 (55), pp. 91-104.
- Rejting gorodov po urovnju razvitiya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva, 2022 [Rating of Cities by the Level of Development of Public-Private Partnership]. *Sajt Nacional'nogo centra GChP* [Website of the National PPP Center]. URL: <https://pppcenter.ru/upload/iblock/a94/a94511cc5437d23b70fd0655c15e6e21.pdf> (accessed 27 February 2022).
- Romantsov A.N., Fomenko A.V., 2018. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo kak instrument razvitiya ob'ektov infrastruktury i realizacii obshchestvenno-znachimyh proektov [Public-Private Partnership as a Tool for the Development of Infrastructure Facilities and the Implementation of Socially Significant Projects]. *Vestnik Povolzhskogo instituta upravleniya* [Bulletin of the Volga Institute of Management], vol. 18, no. 5, pp. 129-137. DOI: <https://doi.org/10.22394/1682-2358-2018-5-129-137>
- Shiyan A.A., 2020. Tendencii razvitiya infrastruktury posredstvom mekhanizma gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v stranah «Gruppy dvadcati» (G20) [Trends in Infrastructure Development Through the Mechanism of Public-Private Partnership in the Countries of the Group of Twenty (G20)]. *Jekonomika i upravlenie* [Economics and Management], no. 26 (11), pp. 1271-1277. DOI: <https://doi.org/10.35854/1998-1627-2020-11-1271-1277>
- Ojelabi R.A., Fagbenle O.I., Afolabi A.O., Tunji-Olayeni P.F., Amusan L.M., 2018. Appraising the Barriers to

- Public-Private Partnership as a Tool for Sustainable Development of Infrastructures in a Developing Economy. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 146. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/146/1/012016/pdf> (accessed 26 February 2022).
- Pratap K., Chakrabarti R., 2018. *Public Private Partnership in Infrastructure*. Singapore, Springer, pp. 75-112. URL: https://link.springer.com/book/10.1007/978-981-10-3355-1?error=cookies_not_supported&code=9c831bdd-7b12-4024-b230-b4deb04107de (accessed 20 February 2022).
- Rezouki S.E., Hassan J.K., 2019. An Evaluation of Barriers obstructing the Applicability of Public Private Partnership (PPP) in Infrastructure. *Development Civil Engineering Journal*, vol. 5, no. 12, December, pp. 2643-2659. DOI: <https://doi.org/10.28991/cej-2019-03091439>
- Sihombing L., Adiwijaya A., Wibowo A., 2018. Public-Private-People Partnership as a New Financing Model for Infrastructure Development: A Conceptual Framework. *Transportation Planning & Policy eJournal*. October. DOI: <https://doi.org/10.5220/0009008401950197>. URL: https://www.researchgate.net/publication/328382990_Public-Private-People_Partnership_as_a_New_Financing_Model_for_Infrastructure_Development_A_Conceptual_Framework (accessed 21 February 2022).

Information About the Author

Inna M. Shor, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor, Department of Finance, Accounting and Economic Security, Volgograd State University, Prosp. Universitetsky, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation, ShorIM@volsu.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4154-1199>

Информация об авторе

Инна Михайловна Шор, кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов, учета и экономической безопасности, Волгоградский государственный университет, просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация, ShorIM@volsu.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4154-1199>