

## Анализ государственно-частного партнерства в транспортной сфере государств Евразии

Минина М. В.<sup>\*</sup>, Негрובהва А. И.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления), Санкт-Петербург, Российская Федерация

<sup>\*</sup> e-mail: minina-mv@ranepa.ru

### РЕФЕРАТ

Настоящее исследование направлено на изучение рынка государственно-частного партнерства (ГЧП) Евразийского континента, лучших практик в области транспортного развития, сравнение национальных нормативно-правовых актов и уровня государственного регулирования как одного из важных направлений социально-экономического развития стран — членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

**Цель.** Предложить использование опыта государственно-частного партнерства Сингапура для Российской Федерации в области транспортных инфраструктурных проектов.

**Задачи.** Рассмотреть опыт применения проектов ГЧП в разных странах, выделить ключевые особенности, проанализировать законодательную базу и нормативно-правовое обеспечение в этой области, провести сравнительный анализ проектов ГЧП в транспортной сфере Сингапура и Российской Федерации и предложить успешные практики для решения данной проблемы.

**Методология.** Применены различные общенаучные и специальные методы научного познания, среди которых можно выделить анализ, синтез, аналогию, а также описательный и системно-функциональный методы. Для сопоставления практик Сингапура и Российской Федерации был использован метод сравнительного анализа.

**Результаты.** На основе конкретных примеров обосновывается эффективность ГЧП в инфраструктурных и социальных проектах Сингапура и формулируются рекомендации для применения успешного опыта и его масштабирования на территории Российской Федерации.

**Выводы.** Использование опыта государственно-частного партнерства Сингапура будет способствовать повышению эффективности проектов ГЧП в Российской Федерации, улучшению инвестиционной привлекательности этого сегмента экономики и, как следствие, развитию транспортной инфраструктуры государства и повышению качества жизни населения.

**Ключевые слова:** государственно-частное партнерство, транспорт, транспортная инфраструктура, общественный транспорт, соглашение, инвестиции, государство

**Для цитирования:** Минина М. В., Негрובהва А. И. Анализ государственно-частного партнерства в транспортной сфере государств Евразии // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2023. Т. 17. № 4. С. 142–152.

<https://doi.org/10.22394/2073-2929-2023-04-142-152>

## Analysis of Public-private Partnerships in the Transport Sector of Eurasian States

Marina M. Minina<sup>\*</sup>, Anastasiya I. Negrobova

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-Western Institute of Management of RANEPa), Saint Petersburg, Russian Federation

<sup>\*</sup> e-mail: minina-mv@ranepa.ru

*ABSTRACT*

This study is aimed at studying the public-private partnership (PPP) market of the Eurasian continent, best practices in the field of transport development, comparison of national regulations and the level of government regulation, as one of the important areas of socio-economic development of the member countries of the Eurasian Economic Union (EAEU).

**Aim.** To propose the use of Singapore's public-private partnership experience for the Russian Federation in the field of transport infrastructure projects.

**Tasks.** Consider the experience of using PPP projects in different countries, highlight key features, analyze the legislative framework and regulatory support in this area, conduct a comparative analysis of PPP projects in the transport sector of Singapore and the Russian Federation and propose successful practices for solving this problem.

**Methods.** Various general scientific and special methods of scientific knowledge are used, among which are analysis, synthesis, analogy, as well as descriptive and system-functional methods. To compare the practices of Singapore and the Russian Federation, the comparative analysis method was used.

**Results.** Based on specific examples, the effectiveness of PPP in infrastructure and social projects in Singapore is substantiated and recommendations are formulated for applying successful experience and scaling it up in the Russian Federation.

**Conclusion.** Using the experience of Singapore's public-private partnership will help increase the efficiency of PPP projects in the Russian Federation, improve the investment attractiveness of this segment of the economy and, as a result, develop the state's transport infrastructure and improve the quality of life of the population.

**Keywords:** public-private partnership, transport, transport infrastructure, public transport, agreement, investment, government

**For citing:** Minina M. M., Negrobova A. I. Analysis of Public-private Partnerships in the Transport Sector of Eurasian States // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2023. V. 17. No. 4. P. 142–152. (In Rus.) <https://doi.org/10.22394/2073-2929-2023-04-142-152>

## Введение

В настоящее время рынок государственно-частного партнерства (далее — ГЧП) стремительно развивается, несмотря на различные ограничения, возникшие в связи с пандемией COVID-19. Отвечая на существующие вызовы, государство корректирует законодательство таким образом, чтобы участники ГЧП-проектов могли получать возможность изменять условия в концессионных соглашениях в их стоимостной части и без подачи документов на согласование в Федеральную антимонопольную службу (ФАС), что являлось сложной по документообороту и затрачиваемому времени процедурой. При этом транспортный и коммунальный сектора экономики находятся на стадии согласования данного механизма, при этом возможность войти в такой процесс возникает лишь в случае заключения концессионного соглашения без конкурсной процедуры [2].

Анализируя динамику роста частных инициатив и конкурсов, уже в июне 2022 г. можно было на официальном сайте Министерства экономического развития Российской Федерации увидеть 106 заявок, что соответствует росту год к году. В 2021 г. было объявлено на 33% больше концессионных и ГЧП-конкурсов, чем в 2020 г., причем общий объем инвестиций, который планировалось «законтрактовать» в случае успешного прохождения данных процедур, составляет более 447,9 млрд руб., что почти в четыре раза больше, чем годом ранее. На официальном статистическом портале «РосИнфра» можно отследить перемещение России на вторую строчку по количеству заключаемых ГЧП-проектов<sup>1</sup>, вслед за

<sup>1</sup> Основные тренды и статистика рынка ГЧП по итогам 2021 года. Аналитический обзор [Электронный ресурс] // Национальный центр государственно-частного партнерства. URL: <https://pppcenter.ru/upload/iblock/5b4/5b4d97fb08864dd525b2923a2b14b415.pdf?ysclid=lp7caosot860659173> (дата обращения: 20.10.2023).

Китаем, где государство само формирует спрос на проекты. Однако инвестиционная составляющая значительно проседает в сравнении с Китаем<sup>1</sup>.

Объясняется это существующими проблемами на российском рынке, одной из них является неопределенность в условиях, на которых будет подписано концессионное соглашение. Предприниматели не уверены, какие требования будут предъявлены к ним, какие обязательства им придется выполнить и какие преимущества они получат взамен.

Одним из возможных решений этой проблемы может быть введение механизма софинансирования или финансирования во избежание риска на предпроектной стадии. Это означает, что государство или другие заинтересованные стороны могут предложить финансовую поддержку предпринимателям на этапе разработки проекта, страхуя тем самым участников и повышая их интерес к концессионным соглашениям [9].

Финансирование может быть привлечено как со стороны государства, например, через гранты или на возвратной основе [1], так и через международные организации и фонды, которые специализируются на поддержке инновационных проектов [19].

### **Рынок ГЧП Российской Федерации, государства — члена ЕАЭС, в транспортной инфраструктуре**

Вопросы развития механизма государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре стран — участниц ЕАЭС (далее — Союз) обсуждаются на его мероприятиях начиная с 2017 г. Экспертная группа по развитию механизмов ГЧП в рамках ЕАЭС была создана при Консультативном комитете по вопросам предпринимательства Коллегии Европейской экономической комиссии (далее — ЕЭК) в июне 2015 г.<sup>2</sup>

Целью ее деятельности является осуществление мониторинга и обмена опытом по формированию законодательной базы в сфере ГЧП, а также подготовка и реализация планов по возможной синхронизации нормативно-правовой и методологической базы в этой сфере. В рамках заседаний экспертной группы по развитию механизмов ГЧП в ЕАЭС представители государственных органов и бизнеса обсуждают вопросы развития национальных законодательств, оказания консультативной помощи по реализации транспортных проектов ГЧП в целях развития национальных экономик и взаимной торговли стран Союза, поскольку именно транспортные проекты могут стать локомотивом развития экономики всех государств — членов ЕАЭС.

Начиная с 2015 г. в Российской Федерации было реализовано более восьмидесяти проектов в сфере транспорта, из них более сорока в автодорожной инфраструктуре. Было привлечено более 900 млрд руб. инвестиций, из них более 500 млрд — частных. Примером может служить опыт Ассоциации участников ГЧП «Центр развития государственно-частного партнерства» с методикой оценки эффективности проектов ГЧП в России. Рынок ГЧП расширился за счет проектов в области транспортно-пересадочных узлов, плоскостных и многоуровневых паркингов, понтонных мостов, теплоходов и железных дорог. Республика Казахстан, как член ЕАЭС, также имеет опыт концессионных соглашений в транспортной сфере [6], например, проектная дирекция ТОО “Kazakhstan Project Preparation Fund” реализовала концессионный проект «Строительство и эксплуатация автомобильной дороги «Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога (БАКАД)» с привлечением консорциума южнокорейских и турецких компаний<sup>3</sup>.

В конце 2021 г. в России была начата программа по модернизации городского электротранспорта на общую сумму 392 млрд руб. М. Мишустин подписал постановление, в рамках которого регионы

<sup>1</sup> ГЧП нужно прежде всего государству [Электронный ресурс] // Газета Коммерсантъ. № 157 (7358). 29.08.2022. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5535373> (дата обращения: 20.10.2023).

<sup>2</sup> ЕЭК обсудила вопросы развития государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия (сайт). 09.06.2017 (обновлено: 28.06.2019). URL: [https://eec.eaeunion.org/news/9-6-2017-3/?sphrase\\_id=215342](https://eec.eaeunion.org/news/9-6-2017-3/?sphrase_id=215342) (дата обращения: 20.10.2023).

<sup>3</sup> Пресс-релиз по концессионному проекту «Строительство и эксплуатация автомобильной дороги «Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога (Бакад)» [Электронный ресурс] // Министерство промышленности и строительства Республики Казахстан (сайт). 31.01.2018. URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/miid/press/news/details/25918?lang=ru> (дата обращения: 20.10.2023).

смогут получить на это бюджетные кредиты. Тогда же наблюдательный совет ВЭБ (Внешэкономбанк) утвердил программу поддержки таких проектов, ее курирует вице-премьер Д. Григоренко<sup>1</sup>. Уже в 2022 г. Кредитным комитетом ВЭБ<sup>2</sup> было одобрено финансирование проектов, направленных на модернизацию городского транспорта в 11 городах России на сумму 192 млрд руб. В частности, средства планируется пустить на строительство трамвайных путей, а также их реконструкцию, модернизацию трамвайных депо и приобретение новых подвижных составов как трамваев, так и электробусов.

ГЧП в городском общественном транспорте РФ может осуществляться со стороны частных компаний по следующим направлениям [3].

1. Инвестирование в транспортную инфраструктуру: инвестиции в строительство и модернизацию транспортных объектов, таких как остановочные пункты, транспортные узлы, депо, парковки и др.
2. Поставка и обслуживание транспортных средств: поставка городскому транспорту новых транспортных средств, а также их техническое обслуживание и ремонт.
3. Управление городским транспортом: участие в управлении городским транспортом, предоставление услуг по организации маршрутов, контролю и помощи пассажирам.
4. Осуществление транспортных услуг: участие в предоставлении транспортных услуг городскому населению в соответствии с договорами на перевозки.
5. Маркетинг и реклама: осуществление маркетинговой и рекламной политики в продвижении городского транспорта, в том числе с помощью использования современных технологий, таких как мобильные приложения.

Говоря о российской транспортной инфраструктуре, необходимо отметить все еще небольшую долю ГЧП-проектов, хотя у них, как правило, высокая капиталоемкость. Преимущественно партнерство осуществляется в строительстве искусственных сооружений и автодорог с явной положительной динамикой инвестиционных вложений. При участии ВЭБ.РФ<sup>3</sup> правительство запустило программу по модернизации городского транспорта, что может положительно сказаться на инвестициях в проекты городского рельсового общественного транспорта [8].

В общей структуре проектов в транспортной инфраструктуре на российском рынке по объему инвестиций лидирует отрасль городского общественного транспорта.

Можно отметить несколько таких успешных российских проектов.

1. Проект по развитию городского транспорта в Санкт-Петербурге, в рамках которого частные компании выступают в роли инвесторов и финансируют модернизацию городского транспорта, включая закупку новых транспортных средств, их техническое обслуживание и строительство транспортных узлов. Он включает в себя несколько подпроектов: «Новые трамваи»<sup>4</sup>, «Новые автобусы»<sup>5</sup>, «Новые метропоезда»<sup>6</sup>. Интересен подпроект «Новые маршруты»<sup>7</sup>, в рамках которого предприниматели разрабатывают новые маршруты городского транспорта, учитывая потребности и предпочтения пассажиров, и занимаются организацией маршрутов и контролем пассажиров на них, и подпроект «Новые транспортные узлы»<sup>8</sup> с финансированием частным сектором строительства остановочных комплексов, депо и парковок.

<sup>1</sup> Власти обсудят новую программу по замене электротранспорта на ₽500 млрд [Электронный ресурс] // Официальный сайт медиахолдинга РБК. 07.10.2022. URL: <https://www.rbc.ru/business/07/10/2022/633ee8199a79477f6597fd16> (дата обращения: 20.10.2023).

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> На улицы Петербурга выходят «умные» трамваи и троллейбусы [Электронный ресурс] // Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга. 13.07.2022. URL: <https://www.gov.spb.ru/press/governor/241724/> (дата обращения: 20.10.2023).

<sup>5</sup> Более 370 новых автобусов пополнят автопарк «Пассажиравтотранса» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга. 04.05.2022. URL: <https://www.gov.spb.ru/press/governor/259268/> (дата обращения: 20.10.2023).

<sup>6</sup> На «красную» линию метро выйдут на испытания поезда нового поколения «Балтиец» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга. 13.09.2022. URL: <https://www.gov.spb.ru/press/governor/245372/> (дата обращения: 20.10.2023).

<sup>7</sup> Комитет по транспорту вводит два новых автобусных маршрута [Электронный ресурс] // Официальный сайт Администрации Санкт-Петербурга. 25.04.2023. URL: [https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c\\_transport/news/258744/](https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_transport/news/258744/) (дата обращения: 20.10.2023).

<sup>8</sup> Новые транспортные узлы столицы: Вокзалы, дополнительные выходы из метро и центры развлечений [Электронный ресурс] // Комсомольская правда. 30.05.2022. URL: <https://www.msk.kp.ru/daily/27398/4594752/> (дата обращения: 20.10.2023).

2. Проект по созданию сети электробусов в Москве<sup>1</sup>. Предприниматели поставляют электробусы и занимаются их обслуживанием, а также участвуют в организации маршрутов и контроле пассажиров. В результате реализации проекта в Москве была создана новая экологически чистая система общественного транспорта, улучшено качество транспортного обслуживания и снижены затраты на его обеспечение.
3. Проект по созданию системы оплаты проезда в городском транспорте в Новосибирске<sup>2</sup>, в котором представители бизнеса разрабатывают и внедряют новую систему оплаты проезда, основанную на использовании электронных карт и мобильных приложений.
4. Проект по развитию трамвайного транспорта в Екатеринбурге<sup>3</sup>. В 2021 г. был реализован проект реконструкции трамвайных путей и строительства новой линии, в результате которого были созданы новые рабочие места, улучшено качество транспортного обслуживания и снижены затраты на его обеспечение.
5. Проект по созданию транспортной системы на основе самоуправляемых автомобилей в Казани<sup>4</sup> с разработкой и внедрением частными инвесторами транспортной системы на основе самоуправляемых автомобилей, организации маршрутов и контроля пассажиропотоков, что позволит снизить затраты на перевозки и повысить эффективность транспортной системы.

### **Зарубежный рынок ГЧП-проектов в общественном транспорте**

Стоит отметить, что зарубежный рынок в партнерстве развивается куда стремительнее и успешнее. В качестве примера можно привести проект по внедрению современных технологий в систему общественного транспорта в Сиднее (Австралия), в котором частные компании финансируют разработку и внедрение новых технологий, таких как системы оплаты проезда и управления транспортом, проект по созданию умной транспортной системы в Токио (Япония) с финансированием предпринимателями процесса разработки и внедрения новых технологий, таких как системы управления транспортом и мониторинга потребления топлива. В рамках проекта по созданию умных городов в Китае финансируется разработка и внедрение системы управления энергопотреблением, системы управления транспортом и многие другие. Правительства этих государств, в свою очередь, обеспечивают регулирование и контроль за качеством услуг, а также финансируют развитие инфраструктуры.

### **Опыт Сингапура в области ГЧП**

Исторически так сложилось, что национальная схема ГЧП Великобритании для финансирования и развития инфраструктуры и промышленного строительства, известная как Инициатива частного финансирования, побудила многие страны с переходной экономикой, такие как Гонконг, Китай, Южная Корея и Филиппины, принять модель ГЧП с середины XX в. Следуя британскому подходу, Сингапур также присоединился к растущей тенденции использования частных, в том числе иностранных капиталовложений для предоставления государственных услуг. Поскольку Сингапур является городом-государством на самом юго-восточном полуострове Евразийского континента, его опыт в области государственно-частного партнерства может быть полезен Евразийскому экономическому союзу, куда входят Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация.

Начиная с 1990-х гг., чтобы повысить конкурентоспособность Сингапура на глобальном рынке и обеспечить современное государство всеобщего благосостояния в ответ на быстро меняющиеся демографические условия, политические лидеры использовали лучшие практики и опыт, включая формирование партнерских отношений с частным сектором. Однако, несмотря на свое достаточно устойчивое

<sup>1</sup> Развитие сети электробусов с помощью механизмов ГЧП в Московском транспортном узле [Электронный ресурс] // РОСИНФРА. 23.06.2020. URL: <https://rosinfra.ru/news/razvitie-seti-elektrobusov-s-pomosyu-mehanizmov-gcp-v-moskovskom-transportnom-uzle> (дата обращения: 20.10.2023).

<sup>2</sup> Новосибирск присоединился к единой транспортной системе [Электронный ресурс] // Официальный сайт Новосибирска 05.04.2022. URL: [https://novo-sibirsk.ru/dep/info/news/312262/?sphrase\\_id=306732](https://novo-sibirsk.ru/dep/info/news/312262/?sphrase_id=306732) (дата обращения: 20.10.2023).

<sup>3</sup> Генплан-2035 — какие трамвайные линии будут, но это не точно [Электронный ресурс] // Живые улицы. 13.11.2019. URL: <http://www.livestreets.ru/2019/11/genplan-2035-kakiye-tramvayniye-linii-budut-no-eto-ne-tochno/> (дата обращения: 20.10.2023).

<sup>4</sup> 2022: Разработка транспортной модели Казанской городской агломерации [Электронный ресурс] // Портал TAdviser. URL: [https://www.tadviser.ru/index.php/Проект:Разработка\\_транспортной\\_модели\\_Казанской\\_городской\\_агломерации](https://www.tadviser.ru/index.php/Проект:Разработка_транспортной_модели_Казанской_городской_агломерации) (дата обращения: 20.10.2023).

финансовое положение с профицитом бюджета и небольшой географический размер по сравнению с соседними государствами, правительство Сингапура испытывало трудности с преодолением общемировых проблем, таких как азиатский финансовый кризис и вспышка острого респираторного синдрома в начале 2000-х гг. Чтобы сохранить свой статус финансового центра Азиатско-Тихоокеанского региона и обеспечить долгосрочную экономическую стабильность, Сингапур стал одной из первых стран Юго-Восточной Азии, внедривших ГЧП для городского планирования и развития социальной инфраструктуры.

Первой организацией, внедрившей этот подход в 2004 г., был Консультативный совет по ГЧП, за которым позже последовало Министерство финансов, которое непосредственно отвечало за инициирование, управление и оценку всех проектов ГЧП в тесном сотрудничестве с ведущими государственными учреждениями. Согласно модели ГЧП «Наилучшая исходная база» поставщики услуг частного сектора могут предоставлять непрофильные государственные услуги, за исключением социально важных сегментов. В типичном проекте ГЧП частный сектор изначально играет ведущую роль в процедурах проектирования, строительства, финансирования и эксплуатации, а затем государственный сектор приобретает его услуги по наиболее выгодной с точки зрения затрат цене. Что касается владения объектами ГЧП, то после завершения строительства регулярно использовались две структуры собственности: модель, принадлежащая подрядчику и управляемая им самим, и модель, принадлежащая правительству и управляемая подрядчиком, решение о которой принимается в соответствии с формулировками контракта.

Сингапур предоставляет уникальную возможность изучить факторы риска, приводящие к провалу ГЧП, поскольку пионеры в любом новаторстве первыми имеют и негативный опыт. С достаточно успешным послужным списком в области ГЧП соседствуют шесть неудачных проектов<sup>1</sup>.

Из-за небольшого географического размера Сингапур имеет строго управляемую систему ценообразования на дорожную сеть, основанную на пользователях (например, плата за квоты на транспортные средства и электронное ценообразование на дорогах), что ограничивает загруженность городских дорог. Это предопределило безальтернативность общественного транспорта. Начиная с 1987 г. основная сеть общественного транспорта, Mass Rapid Transit (далее — MRT), принадлежала, эксплуатировалась и финансировалась исключительно правительством, однако с 1998 г. ее собственность и функционирование наряду с финансированием были разделены. В частности, в то время как правительство Сингапура сохраняет право собственности на объекты железнодорожной инфраструктуры, частный железнодорожный оператор, полностью принадлежащий дочерней компании SMRT Corporation (Singapore Mass Rapid Transit, далее — SMRT), контролирует финансирование и владеет соответствующим подвижным составом в дополнение к эксплуатации и техническому обслуживанию железнодорожных линий, включая линии север-юг и восток-запад MRT. В 1999 г. правительство заключило контракт на финансирование и эксплуатацию северо-восточной линии с другой частной организацией, мультимодальным оператором общественного транспорта, осуществляющим автобусные и железнодорожные перевозки Singapore Bus Services (далее — SBS Transit). В рамках этого соглашения ГЧП явный акцент правительства на экономической эффективности и высококачественных услугах привел к смене в 2002 г. руководства SMRT, не принявшего во внимание фактор быстрого роста населения Сингапура.

Переполненность поездов MRT и более длительное время ожидания в часы пик стали нормой, и в 2011 г. в SMRT произошли первые серьезные сбои в обслуживании, а в 2014–2015 гг. их стало значительно больше<sup>2</sup>.

Технические сбои в сигнальной системе, проблемы с оборудованием, неожиданные погодные условия, которые влияют на безопасность поездов, нарушения безопасности пассажиров, проблемы с перронами поездов, нарушения или несоблюдение правил движения поездов, проблемы с электроснабжением и обслуживанием, непредвиденные события. Все эти проблемы приводят к задержке в расписании

<sup>1</sup> 2011 Singapore MRT disruptions [Электронный ресурс] // YourStudent Gemini Wiki. URL: [https://translated.turbopages.org/proxy\\_u/en-ru.ru.b0c0e5e8-65561e5a-a7fd9b1-74722d776562/https://yourstudent-gemini.fandom.com/wiki/2011\\_Singapore\\_MRT\\_disruptions](https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.b0c0e5e8-65561e5a-a7fd9b1-74722d776562/https://yourstudent-gemini.fandom.com/wiki/2011_Singapore_MRT_disruptions) (дата обращения: 20.10.2023).

<sup>2</sup> Там же.



поездов или их отмене, а также перегруженности на станциях и даже закрытию их на неопределенный срок.

Позже возросшее недоверие к услугам общественного транспорта в рамках соглашения о ГЧП привело к тому, что правительство взяло на себя управление SMRT напрямую. Это решение о возврате контракта, в результате которого партнерство было прекращено, привело к тому, что Управление наземного транспорта выплатило SMRT более 1 млрд сингапурских долл. в обмен на все активы и запасы, связанные с железнодорожными перевозками.

Один из успешных примеров ГЧП в Сингапуре — проект по строительству и эксплуатации метрополитена, в рамках которого частные компании выступают в роли инвесторов и финансируют построение, обновление и техническое обслуживание метрополитена<sup>1</sup>. Правительство, в свою очередь, обеспечивает регулирование и контроль за качеством услуг, а также финансирует развитие инфраструктуры, необходимой для функционирования метрополитена.

Другим примером является проект Smart Nation, цель которого — создание умного города, основанного на использовании современных цифровых технологий. По заказу правительства предприниматели разрабатывают и внедряют различные инновационные решения, такие как смарт-дома, цифровые государственные услуги и многое другое.

Благодаря использованию ГЧП Сингапур достиг высокого уровня развития экономики и общества, повысил качество жизни граждан и стал лидером в области высоких технологий и инноваций.

**Сравнение законодательной базы зарубежного и российского рынков  
государственно-частного партнерства**

Представляет интерес подход к формированию нормативно-законодательной базы относительно рынка государственно-частного партнерства в разных странах. Государственно-частное партнерство в России регулируется несколькими нормативно-правовыми актами (далее НПА), основным из которых является Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В представленной ниже таблице 1 очевиден расширенный перечень НПА в области ГЧП в Сингапуре, что свидетельствует о важности для государства сотрудничества с бизнес-структурами в реализации инфраструктурных проектов.

Таблица 1

**НПА зарубежного рынка ГЧП**  
Table 1. Regulations of the Foreign PPP Market

| Страна    | Нормативно-правовые акты                                                                                                                                                                                                              | Описание                                                                                                                                                                                                                |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Австралия | Закон о государственно-частном партнерстве (Public Private Partnership Act 2018).<br>Положения о государственно-частном партнерстве в транспортном секторе (Transport for NSW PPP Policy and Guidelines)                              | Определяет правовую основу для проведения ГЧП-проектов в Новом Южном Уэльсе, включая проекты в области транспорта. Устанавливают основные принципы и процедуры для проведения ГЧП-проектов в транспортном секторе       |
| Япония    | Закон о государственно-частном партнерстве (Act on Promotion of Private Finance Initiative).<br>Положения о государственно-частном партнерстве в транспортном секторе (Guidelines for Private Finance Initiative in Transport Sector) | Определяет правовую основу для проведения ГЧП-проектов, включая проекты в области транспорта. Устанавливают основные принципы и процедуры для проведения ГЧП-проектов в транспортном секторе                            |
| Китай     | Закон о государственно-частном партнерстве (Law on Public-Private Partnership).<br><br>Национальные руководящие принципы по государственно-частному партнерству (National Guiding Principles for Public-Private Partnership)          | Определяет правовую основу для проведения ГЧП-проектов, включая проекты в области транспорта.<br><br>Устанавливают основные принципы и процедуры для проведения ГЧП-проектов в различных секторах, включая транспортный |

<sup>1</sup> The Problem with PPPs in Singapore [Электронный ресурс] // The Diplomat. 26.09.2016. URL: <https://thediplomat.com/2016/09/the-problem-with-ppps-in-singapore/> (дата обращения: 20.10.2023).

Окончание табл. 1

| Страна   | Нормативно-правовые акты                                                                                               | Описание                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Сингапур | Закон о государственно-частном партнерстве (Public-Private Partnership Act).                                           | Основной закон, регулирующий ГЧП и определяющий основные принципы и процедуры для проведения ГЧП-проектов в различных секторах экономики, включая транспорт, образование, здравоохранение и другие.                                                              |
|          | Закон о концессионных соглашениях (Concession Agreements Act).                                                         | Регулирует заключение и исполнение концессионных соглашений, являющихся одним из основных инструментов ГЧП-проектов в различных секторах экономики, включая транспорт.                                                                                           |
|          | Положения о государственно-частном партнерстве на сайте Министерства финансов (Public-Private Partnership Guidelines). | Документ, определяющий основные принципы и процедуры для проведения ГЧП-проектов, содержащий рекомендации по выбору наилучшей модели ГЧП, оценке финансовой и экономической эффективности проектов, а также по заключению и исполнению концессионных соглашений. |
|          | Закон о финансировании инфраструктурных проектов (Infrastructure Finance Act).                                         | Регулирует финансирование инфраструктурных проектов, определяет правила и требования к привлечению инвестиций в инфраструктурные проекты, включая ГЧП-проекты в транспортном секторе.                                                                            |
|          | Национальный план развития (Master Plan)                                                                               | Документ, разрабатываемый правительством и определяющий стратегию развития города на долгосрочную перспективу. В рамках этого плана определяются основные инвестиционные проекты, включая ГЧП-проекты в транспортном секторе                                     |

Источник: таблица составлена авторами на основе статьи: Кулешов Г. Н., Незнамова А. А. Анализ зарубежной нормативно-правовой базы и международно-правовых актов в сфере государственно-частного партнерства. Доступ: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-zarubezhnoy-normativno-pravovoy-bazy-i-mezhdunarodno-pravovyh-aktov-v-sfere-gosudarstvenno-chastogo-partnerstva?ysclid=lp7i7cm2qf24433984>

Таблица 2

**Аспекты НПА российского и зарубежного рынка ГЧП**  
Table 2. Aspects of NPAs of the Russian and foreign PPP market

| Аспект                | НПА рынка ГЧП в России                                                                                                                              | НПА зарубежного рынка ГЧП                                                                                                             |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Определение концепции | Отсутствует общепринятая концепция государственно-частного партнерства, что приводит к разному пониманию и применению понятия ГЧП                   | Используется в широком спектре сфер, от здравоохранения до транспортной инфраструктуры, и имеет четкое определение в законодательстве |
| Размер инвестиций     | Законодательство не устанавливает минимальный размер инвестиций для ГЧП-проектов                                                                    | Обычно устанавливаются определенные пороги                                                                                            |
| Заключение договоров  | Регулируется Федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» | Существуют отдельные законы, регулирующие заключение договоров в рамках ГЧП                                                           |
| Финансирование        | ГЧП-проекты могут финансироваться как за счет государственного, так и за счет частного капитала                                                     | ГЧП-проекты обычно финансируются за счет частного капитала                                                                            |
| Регулирование         | Регулируется как на федеральном, так и на региональном уровне                                                                                       | Регулирование может осуществляться на разных уровнях: федеральном, региональном или муниципальном                                     |

Источник: таблица составлена авторами на основе статьи: Егоров Е. В., Минаева И. С. Правовое регулирование государственно-частного партнерства в России и за рубежом. Доступ: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-regulirovanie-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-v-rossii-i-za-rubezhom?ysclid=lp7i088mxn667889407>

Сравнивая представленные в таблице 2 аспекты НПА Российской Федерации и зарубежных стран, можно сделать вывод, что принципиальные отличия лежат в плоскости привлечения частного капитала — за рубежом он практически полностью финансирует проекты ГЧП, в отличие от России, где доля государственных вложений еще достаточно велика. Также авторами было проведено сравнение российского и зарубежного рынков ГЧП в транспорте по нескольким параметрам [4].

1. Уровень развития транспортной инфраструктуры. В этом плане Россия уступает многим развитым странам. Так, например, в России не достаточно скоростных железных дорог и автомагистралей, в отличие от европейских стран.



2. Качество транспортных услуг или степень удовлетворенности всех участников процесса. Это безопасность и периодичность движения, уровень комфорта пассажиров, коэффициент наполнения единиц общественного транспорта, скорость доставки грузов по территории страны. Сравнение по этим показателям не всегда в пользу российского рынка транспортных услуг, но он старается реагировать на проблемы и решать их.
3. Экологическая безопасность. Атмосферный воздух крупных российских городов, в отличие от стран Европейского союза, загрязнен выхлопными газами автомобилей, превышающими предельно допустимые показатели концентрации вредных веществ во много раз. Европейские производители автомобильной промышленности, участники рынка нефтепродуктов и сами автомобилисты используют экологичный вид топлива, а также активно переходят на электро- и биодвигатели.

## Заключение

В России часто возникают проблемы, связанные с коррупцией, неэффективным управлением и недостаточной прозрачностью бизнес-процессов, но при этом происходит динамичное развитие транспортной инфраструктуры, внедрение новых технологий и услуг. Используя это противоречие как базовый постулат диалектики, авторы исследования сформулировали предложения по повышению эффективности государственно-частного партнерства в транспортной сфере.

1. Разработать стратегию перехода на экологически чистые виды топлива, такие как электричество, водород и биотопливо, с расширением инфраструктуры для зарядки электромобилей и заправок водородом. Это позволит снизить выбросы вредных веществ и улучшить экологическую обстановку в городах.
2. Развивать автономные транспортные средства, такие как беспилотные автомобили. Они могут использоваться для доставки грузов и пассажиров, что позволит снизить затраты на транспортировку и повысить ее эффективность.
3. Пропагандировать среди всех слоев населения городов примеры использования общественного транспорта, велосипедов и самокатов как альтернативы личному автотранспорту, что послужит снижению количества автомобилей на дорогах и улучшению мобильности и здорового образа жизни граждан.
4. Внедрить системы оплаты проезда в безналичной форме, такие как электронные билеты и мобильные приложения. Это позволит ускорить процесс оплаты проезда и снизить затраты на обслуживание касс.
5. Создавать условия для развития каршеринга и автомобильных пулов. Это позволит повысить эффективность использования автомобилей и снизить затраты на их приобретение и обслуживание.
6. Улучшать условия для развития малого и среднего бизнеса в области ГЧП, в том числе путем снижения административных барьеров, упрощения доступа к кредитам и финансовым ресурсам, что позволит создать конкуренцию на рынке транспортных услуг и, как следствие, снизить их стоимость для потребителей.
7. Внедрять новые технологии и системы управления транспортом на основе искусственного интеллекта, таких как системы интеллектуального транспорта (ITS), что обусловит снижение количества аварий и улучшение пропускной способности автомобильных дорог и позволит развивать в городах инновационные разработки, повышать доступность современной транспортной инфраструктуры и координировать все логистические процессы в системе «умный город» управляющим контуром мегаполисов.

В целом для привлечения частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на основе ГЧП в России необходимо создать благоприятные условия для бизнеса, в том числе снизить налоговую нагрузку на инвесторов и упростить процедуры получения разрешений на строительство и эксплуатацию объектов инфраструктуры, приобретение парка автомобильного и электрического транспорта, развивать технологии «умного города» и повсеместно повышать качество транспортных услуг, а также использовать инструменты финансирования, такие как государственные кредиты частным инвесторам и облигационные займы для малых и средних предприятий — участников ГЧП [7].

Реализация данных мер позволит совершенствовать меры государственной поддержки предпринимательства транспортной сферы в рамках ГЧП, создавая благоприятную и привлекательную городскую среду для предпринимателей, инвесторов и горожан.

## Литература

1. Борщевский Г. А. Государственно-частное партнерство : учебник и практикум для вузов. 4-е изд., перераб. и доп. М. : Юрайт, 2023. 314 с.
2. Гузнов А. Г., Рождественская Т. Э. Публично-правовое регулирование финансового рынка в Российской Федерации : монография. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Юрайт, 2020. 500 с.
3. Завьялова Е. Б., Шаманина Э. А. Государственно-частное партнерство. Т. 3. № 3. М. : Креативная экономика, 2016.
4. Кочеткова С. А. Развитие государственно-частного партнерства в регионе: организационно-правовой механизм // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. 2015. № 1. С. 113–120. EDN: TOBHHV
5. Кучаков Р. К. Реформа контрольно-надзорной деятельности России в 2016–2019 гг. Промежуточные итоги / под ред. Д. А. Скугаревского. СПб. : Институт проблем правоприменения при Европейском университете в Санкт-Петербурге, 2020.
6. Лукина А. Н., Максимов В. В. Государственно-частное партнерство : учебное пособие / под науч. ред. С. А. Старостина. М. : Проспект, 2020. 134 с.
7. Марковская Е. И. [и др.] Механизмы государственно-частного партнерства. Теория и практика : учебник и практикум для вузов / под общ. ред. Е. И. Марковской. М. : Юрайт, 2023. 491 с.
8. Скаринский К. О., Хальмандритова В. М. Государственно-частное партнерство в развитии транспортной системы Санкт-Петербурга: проблемы и перспективы // Проблемы экономики и менеджмента. 2016. № 12 (64). С. 63–65. EDN: XFWKCH
9. Ткаченко И. Н. [и др.] Государственно-частное партнерство : учебное пособие для вузов / под редакцией И. Н. Ткаченко. М. : Юрайт, 2023. 188 с.
10. Худяков С. В. Структуризация систем управления промышленных предприятий в условиях концентрации экономической активности // Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. 2020. № 1. С. 164-171. DOI: 10.21686/2413-2829-2020-1-164-171

## Об авторах:

**Минина Марина Виссарионовна**, доцент кафедры государственного и муниципального управления Северо-Западного института управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, кандидат технических наук (Санкт-Петербург, Российская Федерация);  
e-mail: minina-mv@ranepa.ru

**Негробова Анастасия Игоревна**, студентка Северо-Западного института управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Санкт-Петербург, Российская Федерация)  
e-mail: anegrobova-19@edu.ranepa.ru

## References

1. Borshevskiy G. A. Public-private Partnership : textbook and practice for universities. 4th ed., rev. and supplement. Moscow : Yurait Publishing House, 2023. 314 p. (In Rus.)
2. Guznov A. G., Rozhdestvenskaya T. E. Public-law Regulation of the Financial Market in the Russian Federation : a monograph. 2nd ed., revision and add. Moscow : Yurait Publishing House, 2020. 500 p. (In Rus.)
3. Zavyalova E. B., Shamanina E. A. Public-private Partnership. Vol. 3. No. 3, Moscow : Creative Economy Publishing House, 2016. (In Rus.)
4. Kochetkova S. A. Development of Public-private Partnership in the Region: Organizational and Legal Mechanism // Scientific journal NRU ITMO. Series: Economics and Environmental Management [Nauchnyi

- zhurnal NIU ITMO. Seriya: Ekonomika i ekologicheskii menedzhment]. 2015. No. 1. P. 113–120. (In Rus.) EDN: TOBHNV
5. Kuchakov R. K. Reform of Control and Supervisory Activity of Russia in 2016–2019. Interim results / ed. by D. A. Skugarevsky. St. Petersburg : Institute for Problems of Law Enforcement at the European University in St. Petersburg, 2020. (In Rus.)
  6. Lukina A. N., Maksimov V. V. Public-private Partnership : textbook / ed. by S. A. Starostin. Moscow : Prospect, 2020. 134 p. (In Rus.)
  7. Markovskaya E. I. [et al.] Mechanisms of Public-private Partnership. Theory and Practice : textbook and workshop for universities / ed. by E. I. Markovskaya. Moscow : Yurait Publishing House, 2023. 491 p. (In Rus.)
  8. Skarinsky K. O., Halmandritova V. M. Public-Private Partnerships in Development of Transport System of St. Petersburg: Problems and Prospects // Problems of Economics and Management [Problemy ekonomiki i menedzhmenta]. 2016. No. 12 (64). P. 63–65. (In Rus.) EDN: XFWKCH
  9. Tkachenko I. N. [et al.]. Public-private partnership : textbook for universities / ed. by I. N. Tkachenko. Moscow : Yurait Publishing House, 2023. 188 p. (In Rus.)
  10. Khudyakov S. V. Structuring the Management System of Industrial Enterprises in Conditions of Economic Activity Concentration // Vestnik of the Plekhanov Russian University of Economics. 2020. No. 1. P. 64-171 (In Rus.). DOI: 10.21686/2413-2829-2020-1-164-171

#### About the authors:

**Marina V. Minina**, Associate professor of the Department of State and Municipal Administration of the North-Western Institute of Management Russian Presidential Academy of National Economy, and Public Administration under the President of the Russian Federation, Ph.D. (Saint Petersburg, Russian Federation);  
e-mail: minina-mv@ranepa.ru

**Anastasiya I. Negrobova**, student of the North-Western Institute of Management Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation (Saint Petersburg, Russian Federation);  
e-mail: anegrobova-19@edu.ranepa.ru