



УДК 336.6

Пумбрасова Наталья Владимировна¹, доцент, к.э.н., доцент кафедры бухгалтерского учета, анализа и финансов, e-mail: target75@mail.ru

Бессчетнова Юлия Дмитриевна¹, магистрант 2-го курса направления подготовки 38.04.01 «Экономика», e-mail: kosenkovaj23@mail.ru

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

ПРОБЛЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ

Аннотация. В статье рассматривается значение и роль транспорта в Российской Федерации. Определены особенности современного состояния транспортной инфраструктуры. Рассмотрены недостатки, цели развития транспортной системы Российской Федерации. С ростом спроса на инфраструктуру, правительства все чаще прибегают к государственно-частному партнерству как инновационному способу финансирования инфраструктурных проектов. Выделены основные проблемы, которые вызывают торможение развития государственно-частного партнерства в Российской Федерации.

Ключевые слова: Транспорт, транспортная система, финансирование, инвестиционный проект, транспортная стратеги, государственно-частное партнерство.

Государственные финансы выполняют особую роль в развитии Российской Федерации и формировании федерального и местных региональных бюджетов, внебюджетных фондов, отраслей народного хозяйства, а также государственных унитарных предприятий и др.

Транспорт связывает все отрасли народного хозяйства, удовлетворяет потребности каждого человека в перевозках, в транспортировках сырья, материалов и продукции. Принимая во внимание огромную территорию России, транспортные коммуникации дают возможность объединять все ее районы, что столь важно и необходимо для единства ее экономического пространства. Транспорт также связывает страну с мировым сообществом, являясь материальной основой для обеспечения внешнеэкономических связей РФ, ее интеграции в мировую экономическую систему.

В экономическом и социальном развитии страны транспорт играет значительную роль. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения.

В России протяженность транспортных путей представляет собой 1542 тыс. км автомобильных дорог общего пользования, в них входят 1089 тыс. км дорог с твердым покрытием; 1115 тыс. км воздушных трасс, включая 915 тыс. км внутренних воздушных линий; 87 тыс. км железной дороги; а также 101 тыс. км внутренних водных путей.

Железнодорожный транспорт один из основных видов магистрального транспорта в России [1]. Он используется в любое время года, при различных погодных условиях,



эффективен при транспортировках грузов и товаров, перевозках пассажиров на дальние расстояния. На железнодорожный транспорт приходится 46,9 % грузооборота страны и 21,0 % пассажирооборота в год.

Воздушный транспорт является наиболее быстрым за счет большой скорости по сравнению с другими видами транспорта. В некоторых регионах Сибири и Дальнего Востока воздушный транспорт представляет существенную значимость. Вместе с сезонным речным транспортом он нередко является единственным средством сообщения. Объем перевозок пассажиров в 2019 году составил 1281,3 тыс. человек, а грузооборот 7,3 млрд. т-км.

Речной и морской транспорт в России находится в плачевном состоянии. Чтобы привести их в порядок, необходимы очень крупные вложения в береговую инфраструктуру, а также в транспортный флот.

Развитие автомобильного транспорта особенно зависит от уровня развития автомобильной инфраструктуры [2]: протяженности и качества дорог с твердым покрытием, уровня изношенности их, а также старении автопарка (износ основных фондов достигает 50-70%). Показателем развития транспорта также является состояние автомобильных дорог. Однако, в России на сегодняшний день не сформирована опорная сеть федеральных автомобильных дорог, связывающая все регионы. Более 10 % населения России не подключено к транспортной сети.

Выше указанное, приводит к небезопасности транспортной деятельности (табл.1) и снижению конкурентоспособности отечественных перевозчиков.

Таблица 1 – Число происшествий, раненых и погибших на транспорте

	Число происшествий, ед.		Число раненых, чел.		Число погибших, чел.	
	2018 год	2019 год	2018 год	2019 год	2018 год	2019 год
На автомобильных дорогах, тысяч	168,1	164,4	214,9	210,9	18,2	17,0
На железнодорожном транспорте	24	18	-	2	10	3
На воздушном транспорте	42	27	36	142	128	70
На морском транспорте	67	46	-	2	6	16
На внутреннем водном транспорте	1	7	-	2	1	3

Источник: составлено автором по данным МВД России, Ространснадзора, Росавиации.

Из таблицы 1 видно, что ежегодно в России зафиксировано более 200 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых получают ранения более 300 тыс. человек, и более 100 тыс. человек с летальным исходом. Автомобильный и воздушный транспорт являются самыми аварийными.

«Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.» и Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России» – ключевые нормативные документы, определяющие приоритетные направления развития транспортного комплекса страны, а также регламентирующие решения долгосрочных проблем транспортной отрасли.

Цели развития транспортной системы России на период до 2030 г.:



- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития транспортной инфраструктуры;
- предоставление доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного формирования и развития экономики страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство;
- повышение уровня безопасности всей транспортной системы;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Транспортно-дорожный комплекс, его состояние и развитие зависит от финансирования, в большей степени бюджетного. По данным Федерального казначейства в 2019 году расходы федерального бюджета на сферу транспорта и дорожного хозяйства составили 1101,5 млрд. руб. или 6,0 % в общем удельном весе расходов[3].

За счет федеральных средств, бюджетов субъектов РФ и внебюджетных источников финансируются мероприятия в рамках Транспортной стратегии РФ до 2030 года.

Наряду с прямым бюджетным финансированием предоставление государственной поддержки может осуществляться в формах:

- софинансирование на договорных условиях наиболее эффективных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры городского наземного электрического транспорта;
- предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на развитие автомобильного и городского наземного электрического транспорта и их инфраструктуры;
- субсидирование процентных ставок по привлекаемым кредитам для финансирования расходов, связанных с приобретением подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта;
- субсидирование обеспечения снижения пассажирских тарифов региональных и местных бюджетов;
- разработка и реализация экономических механизмов, которые позволяют ускорить обновление парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта;
- предоставление льгот для развития лизинга транспортных средств, страхования перевозчиков;
- предоставление государственных внешних заимствований Российской Федерации и государственных внутренних заимствований Российской Федерации и субъектов Российской Федерации государственных гарантий по привлекаемым отечественными организациями займам и кредитам для реализации наиболее значимых и крупных инвестиционных проектов в области автомобильного и городского электрического транспорта.

Предполагается, что бюджетные средства субъектов Российской Федерации будут направлены на осуществление контроля за разработкой и утверждением комплексных программ развития транспортной инфраструктуры населенных пунктов и городских округов [4].

Средства из бюджетов муниципальных образований могут выделяться на:

- создание целевых бюджетных фондов для выполнения нормативов качества пассажирских перевозок и совершенствования организации дорожного движения за счет денежных средств, полученных в виде штрафов за различные нарушения законодательства в сфере транспорта, доходов от сбора проездной платы общественного пассажирского транспорта и платных парковочных мест;



- разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов;
- обеспечение безопасного дорожного движения;
- создание необходимых условий для предоставления населению услуг автотранспорта и его обслуживания.

Внебюджетные средства возможно использовать для финансирования бизнес - проектов развития инфраструктуры рельсового пассажирского транспорта, формирования транспортных систем во всех регионах страны, скоростных автомагистралей и автомобильных дорог.

Существенные расходы государства в сфере транспорта и дорожного хозяйства, предполагают необходимость организации действенного государственного финансового контроля.

Финансовый контроль расходов федерального бюджета в сфере транспорта и дорожного хозяйства необходим для обеспечения эффективного расходования средств. Контрольные органы проводят постоянные проверки законного и обоснованного совершения хозяйственных и финансовых операций, а также правильность их отражения в бухгалтерском учете и отчетности [5].

Принцип прозрачности в ценообразовании и заключении государственных контрактов в транспортной сфере не реализован должным образом, что приводит к недостаточно эффективному использованию средств федерального бюджета РФ и к финансовым нарушениям.

Существует серьезная нехватка инвестиций в проекты транспортной инфраструктуры, из-за сокращения инвестиционных возможностей транспортных предприятий. Также трудно привлечь долгосрочные заемные средства.

В нынешних условиях наиболее оптимальной моделью привлечения негосударственных средств для финансирования инфраструктурных проектов в мире и в России является государственно-частное партнерство[6].

Государственно-частное партнерство (ГЧП) – это совокупность форм среднесрочного и долгосрочного сотрудничества государства и бизнеса для решения социально значимых вопросов на взаимовыгодных условиях.

В этом случае государство привлекает бизнес, чтобы создать современную и качественную транспортную инфраструктуру, оптимально распределить средства федерального и регионального бюджетов.

В настоящее время в России преимущественной формой ГЧП являются концессионные соглашения (КС), прежде всего в таких сферах как городской общественный транспорт, платные дороги, железнодорожное строительство и развитие аэропортов.

Таблица 2 – Три крупнейших КС в сфере транспорта, заключенных в Российской Федерации в 2019 году

Название проекта	Реализуется в рамках федерального закона	Год заключения КС	Стадия реализации	Регион реализации	Общий объем инвестиций, млрд. руб.
Строительство мостового перехода через р. Волгу с обходом г. Тольятти	115-ФЗ	2019	коммерческое закрытие	Самарская обл.	121



Строительство мостового перехода через Калининградский залив с подходами	115-ФЗ	2019	коммерческое закрытие	Калининградская обл.	35
Создание трамвайной сети по маршруту «станция метро «Купчино» – пос. Шушары – Славянка»	115-ФЗ	2019	финансовое закрытие	г. Санкт-Петербург	32

Источник: Минэкономразвития России, <https://www.economy.gov.ru/>

Государственно-частное партнерство имеет экономические выгоды для каждого участника проекта (таблица 3).

Таблица 3 – Экономические выгоды участников проектов в рамках ГЧП

Частный сектор	Государственный сектор	Население
диалог с властью	распределение рисков с частным сектором	ускоренная реализация крупнейших инфраструктурных проектов
новые возможности для развития	частичное снятие организационной и временной нагрузки	качественное обслуживание
повышение прибыли	уменьшение затрат на реализацию и эксплуатацию проекта	снижение финансовой нагрузки налогоплательщиков
рост имиджа компании	использование опыта частного сектора	

Источник: составлено автором

Для повышения эффективности финансирования инфраструктурных проектов с помощью ГЧП во многих странах существуют структуры, которые регулируют государственно-частное партнерство, занимаются развитием его инструментов (таблица 4).

Таблица 4 – Примеры стран, в которых есть государственные структуры регулирования применения формата ГЧП в инфраструктурных проектах

Страна	Структура, регулирующая ГЧП	Основные цели
Великобритания	Partnerships UK (PUK) и рабочая группа министерства финансов по ГЧП	- Техническая поддержка государственного сектора - Установка норм по процессам (снабжения, структуризации сделок, оценки)
Португалия	Parpublica – отдел Министерства финансов по	- Обеспечение соответствия проектов в области ГЧП соответствующим требованиям - Техническая поддержка соответствующих



	регулированию ГЧП	министерств
Южная Африка	Отдел Национального казначейства по регулированию ГЧП	<ul style="list-style-type: none"> - Предотвращение безответственных с финансовой точки операций в области ГЧП - Отбор проектов, дающих частным инвесторам уверенность в высоком качестве проектов в области ГЧП
Южная Корея	Центр государственных и частных инвестиций в инфраструктуру (PIMAC)	<ul style="list-style-type: none"> - Техническая поддержка государственного и частного сектора - Содействие в рассмотрении и оценки проектов - Содействие в формулировании государственной политики в отношении ГЧП

Источник: составлено автором

В Российской Федерации существует ряд проблем, которые вызывают торможение развития государственно-частного партнерства [7]:

- законодательная база ГЧП далека до совершенства, что препятствует реализации проектов;
- отсутствует единый специализированный центр для принятия решений;
- недостаточно прозрачен процесс принятия решений по реализации проектов, что ведет к большим масштабам коррупции;
- перекладываются основные риски на подрядчика;
- поиск инвесторов и выстраивание с ними деловых отношений – процесс сложный.

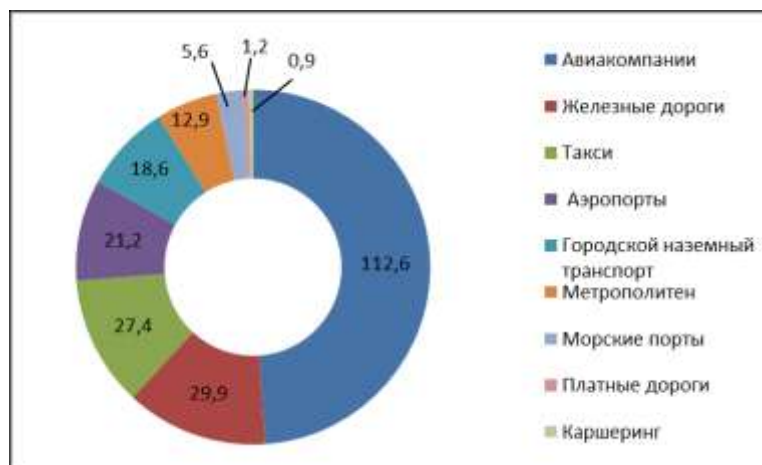
Низкая квалификация и компетенция в сфере ГЧП у государственных служащих и специалистов, участвующих в подготовке, выборе и реализации проектов дорожной инфраструктуры приводит к тому, что развитие ГЧП в России происходит медленно, по сравнению с другими странами [8].

Сегодня сфера транспорта требует пристального внимания, т.к. в ситуации с распространением коронавирусной инфекции необходимо, чтобы транспорт работал надежно и бесперебойно в любой точке страны.

Государство, как правило, оказывает поддержку государственному транспортному сектору. Коммерческому сектору также помогает, введением налоговых каникул, отсрочкой платежей, а также финансовой помощью компаниям, терпящим большие убытки из-за пандемии.

Самой пострадавшей отраслью транспорта стала авиация (Рисунок 1, 2.). Основными причинами стали закрытие границ, необходимость возврата средств за приобретенные билеты и простой самолетов. По прогнозам многих аналитиков, в результате кризиса большинство авиакомпаний мира обанкротятся, если государство не окажет им помощь. Деятельность сухопутного пассажирского, а также грузового автомобильного транспорта также значительно пострадали в результате распространения коронавирусной инфекции.





Источник: Infraone Research, <https://infraone.ru/>

Рисунок 1 – Потери российских транспортных компаний (млрд. руб.)



Источник: Infraone Research, <https://infraone.ru/>

Рисунок 2 – Доля потерь в годовой выручке (%)

В связи с данной ситуацией Международный союз дорожного транспорта разработал несколько рекомендаций по ряду краткосрочных мер правительств, международных организаций и банков, которые помогут транспортным компаниям спастись от банкротства [9]:

- предоставить помощь перевозчикам в виде прямых денежных субсидий;
- упростить процедуру кредитования транспортных компаний для покрытия текущих расходов, рефинансирования предыдущих кредитов на приобретение активов (например, покупку или аренду транспортных средств);
- обеспечить доступность в получении кредита под низкие или возможно нулевые процентные ставки для необходимого обновления автопарков;
- продлить сроки погашения очередных платежей по кредиту/договору аренды;
- снизить или отменить налоги и сборы, включая налоги на прибыль и налог на топливо;
- разработать программы финансовой поддержки для временно безработных сотрудников автомобильной отрасли;
- предоставить помощь в трудоустройстве граждан, потерявших свои рабочие места из-за кризиса.

Несмотря на неопределенность, которая в период пандемии стала характеризовать развитие каждой сферы человеческой жизнедеятельности, необходимо использовать кризис как возможность развивать транспортную отрасль в более устойчивом направлении [10]. Кризис и поиск путей выхода из него стимулирует к разработке инновационных решений, более безопасных, экологических и эффективных.

В настоящее время состояние транспортной инфраструктуры Российской Федерации нельзя назвать оптимальным, а уровень ее развития достаточным. Это связано с нехваткой бюджетных средств. России необходимо перенимать опыт развитых стран, в которых объединены усилия частного бизнеса и государства. Однако в данный момент строительство новых платных автомагистралей, поддержание качественной и эффективной транспортной инфраструктуры с сохранением бюджетных средств, возможно только с привлечением дополнительных финансовых ресурсов (частных) и комплексного подхода к реализации механизмов ГЧП. Грамотное управление данным механизмом, своевременное решение вопросов поможет эффективно использовать инвестиции и успешно развивать страну [11].

Эксперты прогнозируют, что в ближайшее время в России будет выделено около 1 трлн. рублей на реализацию инфраструктурных проектов на основе ГЧП, что поможет активно развивать данное направление в будущем.

Все выше сказанное говорит о том, что необходимо продолжить исследовать теоретические, а также практические аспекты финансирования системы транспорта через механизм государственно-частного партнерства.

Список литературы:

1. Балихина Н.В. Зарубежный опыт финансирования развития транспорта и дорожного хозяйства. Образование. Наука. Научные кадры – 2019. – № 4. – С. 122-124. – DOI 10.24411/2073-3305-2019-10199.
2. Дубкова А. Проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры Нижегородской области /А.Дубкова, Н.В. Пумбрасова //Инновационное развитие экономики. Будущее России: Материалы и доклады IV Всероссийской (национальной) научно - практической конференции.-2017.-с.136-140.
3. Косов М.Е. Государственная поддержка транспорта и дорожного хозяйства, повышение их эффективности, Вестник экономической безопасности – 2019. – № 4. – С. 295-304. – DOI: 10.24411/2414-3995-2019-10261.
4. Barro R. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth. // Journal of Political Economy, 1990.
5. Futagami K, Morita Y, Shibata A. Dynamic Analysis of an Endogenous Growth Model with Public Capital. // The Scandinavian Journal of Economics, 1993.
6. Calderon C., Serven L. The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution // Central Bank of Chili Working Paper, 2004.
7. Владимиров С.А. Глобальная транспортно-логистическая система: основные направления развития. Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. №2 (46). Статья № 4602. Дата выхода: 2016-04-23. Доступно по адресу: <https://eee-region.ru/article/4602/>
8. Rietveld, P. Barriers to Sustainable Transport (Transport development and Sustainability)/ P. Rietveld. - London: Routledge, 2004. - 9 p.
9. Joschka Bischoff, Michal Maciejewski, Current and Future Dynamic Passenger Transport Services—Modeling, Simulation, and Optimization in a Sustainable Transport System. Sustainable Transportation and Smart Logistics – 2019, Pages 337-360, DOI:10.1016/B978-0-12-814242-4.00013-2



10. Sharaf AlKheder, Promoting public transport as a strategy to reduce GHG emissions from private vehicles in Kuwait, Environmental Challenges, Volume 3, April 2021, DOI: 10.1016/j.envc.2021.100075

11. Amado Cordova, Karlyn D. Stanley, Public-private partnership for building a resilient broadband infrastructure in Puerto Rico, Telecommunications Policy, Volume 45, Issue 4, May 2021, DOI: 10.1016/j.telpol.2021.102106

HEALTH FUNDING TRANSPORT INFRASTRUCTURE in RUSSIA

Natalia V. Pumbrasova, Yulia D. Besschetnova

Abstract. The article discusses the importance and role of transport in the Russian Federation. The features of the current state of the transport infrastructure are determined. The disadvantages and goals of the development of the transport system of the Russian Federation are considered. With the growing demand for infrastructure, governments are increasingly turning to public-private partnerships as an innovative way to finance infrastructure projects. The main problems that cause the slowdown in the development of public-private partnership in the Russian Federation are highlighted.

Keywords: transport, transport system, financing, investment project, transport strategy, public-private partnership.

