

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 338.28

Правкин Сергей Алексеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Управление инвестициями в транспортных проектах с применением механизма государственно-частного партнерства

Аннотация. Инвестиции в транспортную инфраструктуру могут основываться на выбранных моделях государственно-частного партнерства в экономической системе мезоуровня. Мезоуровень — это процесс внутриотраслевых взаимодействий хозяйствующих субъектов; объектом анализа экономики транспорта на основе мезоуровневого подхода являются пространственно протяженные (региональные экономические) структуры и рынки, каким и является рынок перевозки. Мезоуровневый метод к исследованию экономики транспорта основан в свою очередь на трех его составляющих: системный подход понимания мезоуровня как процесса внутриотраслевых взаимодействий между хозяйствующими субъектами в транспортном секторе; регионально-пространственный подход в развитии транспортной инфраструктуры; методологический институционализм как подход в точке пересечения экономики транспорта с другими отраслями. Автор предлагает использовать преимущества государственно-частного партнерства в развитии транспортной системы, его применение с учетом региональной специфики на примере рынка перевозок как института мезоуровня. Предложенные модели правового регулирования инвестиций в транспортные проекты могут дать системный экономический и правовой эффект в отношении пространственно протяженных рынков. Методология исследования состояла из анализа государственного управления экономикой транспорта на мезоуровне, формально-юридического подхода, связанного с изучением проблем сочетания транспортного и инвестиционного законодательства, а также правового регулирования отраслевых рынков перевозки. Метод толкования правовых норм использован для разъяснения правовых норм действующего инвестиционного и транспортного законодательства, который направлен на разъяснение специальных терминов и юридических конструкций для их применения в юридической практике. Сравнительный метод был использован для сравнения отдельных моделей

государственно-частного партнерства на основе мезоэкономического подхода, который применялся с учетом региональной специфики, межотраслевых, пространственных и структурных связей, социальной специфики для совершенствования законодательства, регулирующего деятельность отраслевых рынков транспортных услуг. Метод принятия правовых решений был применен для разработки предложений по устранению законодательных проблем в сфере отраслевых инвестиций. Основываясь на устоявшихся рекомендациях по разработке моделей государственно-частного партнерства в транспортных проектах и унификации законодательства на мировом рынке, автор предлагает пути совершенствования российского законодательства, касающиеся развития рынка перевозок грузов, на основе мезоэкономического подхода. В ситуации, когда приток иностранных инвестиций значительно сократился, государственно-частное партнерство создает условия для стабильного инвестирования внутри страны с опорой на внутреннего инвестора, на государственный и частный капитал. Особое практическое значение имеют инфраструктурные проекты со значительными объемами инвестиций, снижающие издержки государства в подобных проектах за счет привлечения финансирования со стороны частного инвестора.

Ключевые слова: инвестиции; транспортные проекты; государственно-частное партнерство; мезоуровень; мезоэкономический подход; транспортные системы; мультимодальные перевозки.

Sergey A.I. Pravkin,

Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Investment management in transport projects using the public-private partnership mechanism

Abstract. Investments in transport infrastructure can be based on selected models of public-private partnership in the meso-level economic system. A meso-level is a process of intra-industry interactions of economic entities; the object of analysis of the transport economy based on the meso-level approach is spatially extended (regional economic) structures and markets, which is the transportation market. The meso-level method for studying transport economy is based in turn on three of its components, such as a systems approach to understanding the meso-level as a process of intra-industry interactions between economic entities in the transport sector; a regional-spatial approach to the development of transport infrastructure; methodological institutionalism as an approach at the point of intersection of transport economy with other industries. There has been proposed to use the

advantages of public-private partnership in the development of the transport system, its application according to regional specifics using the example of the transportation market as a meso-level institution. The proposed models of legal regulation of investments in transport projects can provide a systemic economic and legal effect on spatially extended markets. The methodology of the study comprised an analysis of public management of the transport economy at the meso level, a formal legal approach related to the study of the problems of combining transport and investment legislation, as well as legal regulation of industry transportation markets. The method of interpreting legal norms was used to clarify the legal norms of the current investment and transport legislation, which was aimed at clarifying special terms and legal structures for their application in legal practice. The comparative method was used to compare individual models of public-private partnership based on the mesoeconomic approach, which was applied according to regional specifics, inter-industry, spatial and structural links, social specifics to improve the legislation regulating the activities of industry markets for transport services. The method of making legal decisions was used to develop proposals to eliminate legislative problems in the field of industry investments. Based on established recommendations for developing public-private partnership models in transport projects and unifying legislation in the global market, there have been proposed the ways to improve Russian legislation concerning the development of the freight transportation market based on a mesoeconomic approach. In a situation where the inflow of foreign investment has significantly reduced, public-private partnership creates conditions for stable investment within the country based on a domestic investor, on state and private capital. The infrastructure projects with significant investment volumes, reducing government costs in such projects by attracting financing from private investors, are of practical importance.

Keywords: investments; transport projects; public-private partnership; meso-level; mesoeconomic approach; transport systems; multimodal transportation.

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, ключевой целью ставит развитие транспортной системы, обеспеченной применением технологий, связанных с интернетом вещей, цифровых сервисов, дополненной реальности и др. Объекты капитальных вложений в Российской Федерации являются объектами государственно-частного партнерства; обязательства в рамках ГЧП являются схожими с другими инвестиционными договорами.

Мезоэкономический подход к развитию транспортной системы может сочетаться с различными моделями государственно-частного партнерства, что снижает административные барьеры для финансирования и является системным фактором роста экономики в целом или экономики мезоуровня как экономики транспортной отрасли или региона. Даже вступление в ВТО породило множество проблем в развитии отраслевых рынков, усилило потребности в создании теоретической основы для принятия регулирующих решений на уровне государства в отношении отраслевых рынков и рынков, которые могут быть подвержены нежелательным преобразованиям.

Для применения любого инвестиционного проекта критерием выбора является финансовая эффективность. Из этого подхода определяется объем доли финансирования проекта со стороны государства, решается вопрос о полном или частичном финансировании. При частичном финансировании проекта оптимальной является модель государственно-частного партнерства и концессий. Государственно-частное партнерство выступает как модель совместного инвестирования при объединении ресурсов и распределении рисков. «Но необходимо создать благоприятный правовой режим деятельности инвесторов в условиях национальной экономики». [9, стр. 112].

Может быть предусмотрено финансирование проекта государством на начальной стадии; на последующих стадиях финансирование осуществляет частный партнер. Финансовое возмещение затрат государством частному партнеру или финансирующему лицу при реализации инвестиционных проектов происходит в соответствии со ст. 78 БК РФ посредством предоставления субсидий. Предоставление независимой гарантии со стороны частного партнера является распространенным средством обеспечения финансирования проекта. При коллективном инвестировании каждый инвестор предоставляет гарантии публичному партнеру. Концессионные соглашения являются соглашениями арендного типа, концессионер является арендатором объекта соглашения в отличие от собственника в отношении объекта соглашения со стороны частного партнера. Наиболее распространенными в транспортной сфере являются модели ГЧП — «ВООТ» (строительство-собственность-эксплуатация-передача) и модель — «ВОО» (строительство-собственность-передача), различающиеся возможностью эксплуатации объекта соглашения.

В концессионной модели в отличие от модели государственно-частного партнерства объект остается в собственности концедента. Таким образом, концессионные отношения являются типичными арендными отношениями с инвестиционными условиями. Заменить концессионера возможно на любом этапе реализации инвестиционного проекта. Но при этом на концеденте лежит обязанность обеспечения гарантий реализации проекта даже путем поэтапного увеличения этих гарантий.

В настоящий период в условиях системной модернизации транспортной системы возникла необходимость в разработке современных подходов к правовому регулированию пространственно структурированных отраслевых рынков, каковым является рынок грузовых перевозок, включая мультимодальные перевозки. Системность государственного регулирования при мезоэкономическом подходе рассматривается как экономический эффект, распределенный в пространстве и времени, с распределением рисков между сторонами соглашения. Масштабность и высокая эффективность ресурсосберегающих технологий, применение инноваций способствуют повышению «качества услуг и эффективности управления объектами общественной инфраструктуры. Однако каждая из сторон в процессе реализации проектов ГЧП имеет определенные риски» [6, стр. 96]. Например, не лишена была рисков проводимая в железнодорожной сфере структурная реформа ОАО «РЖД», которая в конечном итоге привела к децентрализации управления, появлению множества собственников в отношении инфраструктуры, подвижного состава, иного имущества, к возможности развивать ГЧП, чему способствовало появление множества самостоятельных хозяйствующих субъектов в железнодорожной отрасли. При этом, магистральные железнодорожные линии с инфраструктурой, объекты гражданской обороны, информационные комплексы управления движением не могут быть объектами ГЧП, но объектами концессионного соглашения могут являться. В настоящее время в современной России институт ГЧП также может быть включен «в сферу обеспечения транспортной безопасности, ориентируясь, прежде всего, на противодействие актам незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортного комплекса страны» [1, стр. 177].

Важнейшим инструментом развития пространственно ориентированных рынков, включая рынок грузовых перевозок, является государственно-частное партнерство. Оно выступает как системная предпосылка повышения инвестиционной активности, конкурентоспособности, стимулом развития экономики и транспортной системы. Институт ГЧП обеспечивает структурирование долгосрочных проектов. «Для бизнеса же проект ГЧП интересен в качестве объекта для долгосрочных инвестиций на менее конкурентном и в целом более предсказуемом рынке. Кроме того, под проект ГЧП государство часто предоставляет гарантии, так что компания может привлечь более дешевое финансирование» [15].

Для снижения рисков, связанных перевозками, оптимизации транспортной системы и создания условий для экономического роста на мезоуровне, т.е., обеспечивая выход для совершенствования транспортного механизма на региональном уровне, необходимо системное применение мультимодальных перевозок, чему способствует применение ГЧП-моделей при модернизации транспортных систем. Ведущие страны

внедряют модель управления активами при осуществлении транспортного процесса. Эта модель связана с механизмами управления рисками, которая обеспечивает работу всей транспортной отрасли и отдельных подсистем транспорта в частности, в условиях ограниченных финансовых ресурсов. В модели управления рисками и активами на транспорте является основной целью достижение баланса между затратами, рисками и требуемой производительностью активов. Наиболее распространенными схемами ГЧП в транспортной сфере являются: «1) «Приобретение-строительство-эксплуатация» (ВВО: *Buy — Build — Operate*) — связана с модернизацией и эксплуатацией имущества на определенный срок под контролем публичного партнера; 2) «Строительство-владение-эксплуатация» (ВОО: *Build — Own — Operate*) — предполагает, что частный партнер оказывает услугу на основе аренды; 3) «Строительство-владение-эксплуатация-передача» (ВООТ: *Build — Own — Operate — Transfer*) — основана на том, что объект соглашения по истечении срока его эксплуатации на условиях франшизы вновь переходит к публичному партнеру» [9, стр. 113].

Помимо мер финансовой поддержки, важным аспектом управления инвестициями является прямое участие государства путем предоставления бюджетных инвестиций и бюджетных кредитов, внесения имущества в уставный капитал и иной поддержки государственного партнера в проектах государственно-частного партнерства. Развитие рынка перевозок связано с постоянным развитием инфраструктуры, систем управления транспортом, в условиях осложненных природных факторов и условий, поэтому применение разнообразных моделей ГЧП может дать системный макроэкономический эффект.

При наличии системных рисков на транспорте включается определенный регулятор с распределением рисков между государственным и частным партнерами на мезоуровне, т.е. регионального отраслевого взаимодействия. Мезоэкономический подход предполагает анализ региональных проблем отраслевых рынков, в том числе рынка перевозок, который должен стать элементом системы инновационного развития с учетом использования моделей государственно-частного партнерства. Проекты, реализуемые в рамках государственно-частного партнерства, в большей степени имеют региональную специфику, в том числе в отношении инвестиций в транспортную инфраструктуру. В отношении регионального инновационного развития целесообразно применять методику распределения инвестиций в пространственно-географическом отношении, отраслевом и по масштабам деятельности. Цифровое управление транспортной перевозкой оказывает благоприятное влияние на ее результативность. Происходит системная цифровая трансформация при управлении перевозкой, создаваемые современные сервисы

становятся основой применения гибридных цифровых прав в транспортной сфере.

Важнейшим инструментом развития пространственно ориентированных рынков, в том числе рынка грузовых перевозок, является государственно-частное партнерство. Оно создает предпосылки повышения инвестиционной активности и конкурентоспособности на транспорте. Значительное применение получили концессионные соглашения как разновидность ГЧП-контрактов, объектами которых, как правило, выступают транспортные узлы и комплексы, магистрали, инженерные сооружения, порты, трубопроводы, аэродромы и др. Информационные технологии также могут стать объектом концессий, электронные записи в системе реестра ведения прав фиксируются как соглашения концедента и концессионера и как существенные условия [17, стр. 184].

Для снижения рисков, связанных с перевозками, оптимизации транспортной системы и создания условий для экономического роста на мезоуровне, обеспечивая выход для совершенствования транспортного механизма на региональном уровне, необходимо системное применение мультимодальных перевозок грузов, чему способствует использование схем ГЧП при реконструкции инфраструктуры на транспортных системах.

Соинвестирование в рамках мезоэкономического подхода должно учитывать мировой опыт. Анализ зарубежных инвестиционных проектов показывает, что использование концессионной формы ГЧП успешно реализуется на транспорте: автомобильные и железные дороги, аэропорты, порты, трубопроводный транспорт. «В транспортной сфере реализуется примерно 10—15% проектов в рамках ГЧП в целом на всех уровнях» [9, стр. 120].

Помимо мер финансовой поддержки, предоставления бюджетных инвестиций и кредитов важным моментом управления государственными инвестициями является прямое участие государства в инвестировании путем внесения имущества в уставный капитал, а также оказания поддержки государственного партнера в проектах государственно-частного партнерства.

Развитие рынка перевозок основано на необходимости постоянного развития инфраструктуры, систем управления транспортом, что связано с естественным преобладанием железнодорожного транспорта в пространстве. Для создания условий для инвестиций в объекты инфраструктуры транспорта необходимо соотносить Транспортную стратегию со Стратегией пространственного развития России. В свою очередь эффективная реализация Транспортной стратегии потребует более активных мер бюджетного стимулирования. Основным содержанием Транспортной стратегии является поиск инвестиционной привлекательности проектов с участием государства. В то же время необходимо учитывать глобальную конкуренцию на рынках, усиление

инновационной составляющей как фактор мезоуровня, который позволит постепенно отказаться от экономики сырьевого типа.

Развитие транспортно-логистического комплекса страны успешно идет благодаря внедрению инвестиционного фактора мезоуровня. Транспортная стратегия предусматривает разработку моделей государственно-частного партнерства для основных вариантов развития транспортного комплекса — консервативного и инновационного, ориентируясь на так называемую «полицентрическую модель пространственного развития России», которая выступает в качестве мезоуровня экономики. Целью создания полицентрической модели пространственного развития России является инновационное развитие для реализации концепции «государство для граждан», однако при переходе на этот вариант возникает необходимость повысить доступность и качество транспортных услуг, сделать акцент на более широком участии частного бизнеса в подобных проектах.

Важным моментом для экономики транспорта является управление активами, включая проекты по управлению инвестициями и долговыми обязательствами. Проекты государственно-частного партнерства активно реализуют принцип обеспечения конкурентной среды в экономике, сочетая права государственного и частного партнеров на мезоуровне. Например, проект «Цифровая железная дорога» нацелен на создание среды обмена электронными данными транспортных компаний, в том числе на основе технологий блокчейн, применения средств цифрового кодирования и шифрования, внедрении информационно-коммуникационных средств.

Создаются транспортные биржи, на основе которых в электронном виде можно заказывать и получать транспортные услуги. При этом существующие информационные сервисы дают возможность получать доступную транспортную услугу. В тоже время необходимо при развитии транспортной системы опираться не только на сырьевую составляющую перевозки, а на перевозку продукции с высокой добавленной стоимостью. «Необходима взаимосвязь отдельных проектов в рамках ГЧП с общими направлениями и стратегией развития транспорта в Российской Федерации» [9, стр. 124].

В рамках реализации транспортной стратегии холдинг ОАО «РЖД» самостоятельно планирует участие в финансировании государственных и ведомственных целевых программ, внедряет инвестиционную составляющую в тарифах на перевозку грузов, а также широко использует модели государственно-частного партнерства для реализации инфраструктурных проектов. Все это важно для экономического роста, поскольку сокращение управленческих издержек и оптимизация обязательных требований создают экономический эффект. Этот эффект также можно проследить на мезоуровне, где расположены пространственно протяженные рынки, своеобразные «точки роста».

Например, рынок железнодорожной перевозки выступает как целостная экономическая подсистема, устанавливающая «способы регулирования работы транспортной компании на макро — и микроуровне» [3].

Совокупность экономических систем и подсистем от высшего до низшего уровня образует мезоэкономику, от уровня федерального управления экономическими системами до мезоуровня конкретного предприятия, в данном случае единого хозяйствующего субъекта — ОАО «Российские железные дороги» (отраслевая мезоэкономика). Этому уровню также соответствуют другие: межотраслевой, регионально-пространственный, межрегиональный. Именно так моделируются мезоэкономические системы, включая модели развития отрасли и секторов, например, зоны особого экономического развития, концессионная модель, модели государственно-частного партнерства и т.д. Таким образом, задачи мезоуровня дополняются целями инновационного развития, которое возможно благодаря эффективному привлечению инвестиций на отраслевые рынки, включая рынок грузовых перевозок. ГЧП-проекты способствуют повышению конкурентоспособности в транспортной сфере, являются фактором демополизации рынка, в конечном счете, их реализация способствует снижению стоимости транспортных услуг, посредством обеспечения «конкурсных процедур, положенных в основу реализации проекта в рамках ГЧП» [9, стр. 124].

Инновации, основанные на широком привлечении инвестиций, создают классический мезоуровень, сочетающий макро- и микроэкономический подходы. Развиваются формальные (традиционные для экономики) и неформальные институты, связанные с общественной поддержкой реформ в транспортном секторе. Мезоуровень объединяет экономику и соответственно транспортные системы всего мира. Например, это актуально при создании Северного морского пути. Данный подход актуален также для взаимодействия государств, предприятий, организаций, частных лиц при реализации совместных транспортных проектов, например, строительства транспортных коридоров. Это именно то, что делает транспорт, транспортные системы современными и доступными. В инновационном варианте Транспортной стратегии РФ развитие транспорта взаимосвязано с развитием, например, транспортной мобильности населения.

Правовые регуляторы, используемые государством, являются неотъемлемой частью мезоинститутов, каким и является государственно-частное партнерство. ГЧП имеет преимущество перед другими моделями инвестирования в том, что в нем более успешно распределяются риски и ответственность. Управление инвестициями с распределением рисков сторон в предпринимательстве, является мезоинститутом экономики, транспортной отрасли, экономики транспорта региона.

Мезоэкономика на примере государственно-частного партнерства фокусируется на изучении его стабильных институтов. Пространственные институты мезоуровня могут обеспечить системный экономический рост на примере транспортной системы или российских железных дорог, которые являются устойчивыми экономическими системами и подсистемами, распределенными в пространстве и времени в соответствии с графиками движения составов.

Методологическая значимость мезоуровня является определяющей для разработки транспортной стратегии России. Стратегия мезоуровня как стратегия пространственного развития легко накладывается на Транспортную стратегию и стратегию развития железнодорожного транспорта, включая подпрограммы и развитие коммерческого рынка железнодорожных перевозок и проекты по развитию инфраструктуры. Инвестирование на основе моделей ГЧП связано с большими сроками «окупаемости инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной инфраструктуры» [3].

Активно реализуются проекты создания инновационной инфраструктуры в транспортной сфере на уровне региона. Государство поощряет создание кластеров, переходящих под управление частных компаний, осуществляющих дальнейшее финансирование проекта. Но длительные сроки реализации проектов ГЧП создают также дополнительные риски.

Все модели государственно-частного партнерства связаны с функциями, которые они реализуют: техническое обслуживание, эксплуатацию, строительство, проектирование и т.д. В сфере железнодорожного транспорта создается единая информационная система для организации перевозок. Одновременно реализуется проект Министерства транспорта по цифровому транспорту и логистике. Создаются сервисы для взаимодействия транспортных компаний путем включения их в работу транспортных бирж в качестве специальных систем оперативного управления, обеспечивающих продажу транспортных услуг. Реализация проектов ГЧП должна быть взаимоувязана с государственными программами на основе финансового планирования и бюджетирования. Несвоевременная подготовка к реализации проекта может обернуться пропуском срока, ожиданием следующего финансового цикла. Часто такая ситуация связана с конкуренцией норм транспортного и инвестиционного законодательства. «Требуется новый финансово-правовой механизм, который устранил конкуренцию финансово-правовых актов и программ, связанных с инвестированием на основе моделей ГЧП» [9, стр. 124].

Выделяемые субсидии со стороны государства создают гарантийную основу реализации финансирования проектов. Для системного развития ГЧП необходимо «увеличить сферы применения в соответствии с созданными проектами стратегического развития страны и регионов» [7, стр. 13]. Например, управление автодорожными проектами на принципах

ГЧП охватывает «все функции и процессы, происходящие внутри реализации самого проекта» [2, стр. 43].

Требуется разработка специального правового режима использования информационных средств контроля и управления на транспорте. Правовое регулирование транспортной отрасли отстает от требований времени. Применение ГЧП-моделей как фактора мезоуровня становится важной тенденцией в решении государственных задач. В то же время необходимо повышать доступность транспортных услуг путем развития конкурентной среды. Инвестиционная стратегия ОАО «РЖД», учитывающая широкое использование моделей партнерства, должна быть направлена на обеспечение бесперебойных и безопасных перевозок. Коммерциализация услуг снижает нагрузку на бюджет, сокращаются государственные риски «за счет переложения части рисков проекта на частного партнера; возможностью привлечения лучших управленческих кадров, техники и технологий; повышением качества обслуживания конечных пользователей» [4, стр. 185].

ГЧП основано на том, что не государство входит в проект, а на том, что предлагает иным лицам присоединиться к проекту, связанному с долгосрочными вложениями в сфере строительства и модернизации. «Рассматриваемое партнерство очень часто применяется в инфраструктуре» [14, стр. 226].

Очевидна важность поиска новых правовых моделей строительства и модернизации транспортной инфраструктуры, которые могли бы стать локомотивом для развития экономики в целом. Партнерство является мезоинститутом в институциональной модели инвестирования в транспортную инфраструктуру. Его применение будет способствовать развитию мезоструктур экономики транспорта. При этом, «частный партнер не должен быть должником по соглашениям или находиться в любой стадии банкротства» [10, стр. 223].

Применение данной инвестиционной модели может привести к пространственным сдвигам, возможным изменениям транспортной системы, например, за счет высокоскоростных железных дорог, модернизации магистралей, комплексного развития дорог общего и не общего пользования, узловых портов по «роттердамскому варианту», связанных с мультимодальными перевозками. В то же время многое будет зависеть от применяемого механизма государственно-частного партнерства и доли участия в государстве и частного бизнеса в проекте. Методологическая значимость мезоуровня является определяющей для разработки транспортной стратегии и транспортной системы России.

Государственно-частное партнерство является по сути инвестиционным соглашением; инвестиционная привлекательность — главный критерий выбора модели ГЧП. Конечный этап соглашения связан с передачей объекта публичному партнеру. Недостатками партнерства как соглашения являются длительные сроки реализации проекта и многоэтапность

запуска проекта. Концессия в отличие от ГЧП в этом плане имеет более быстрый инициативный период (от трех до восемнадцати месяцев), а в соглашении о ГЧП от начала до запуска проекта проходит значительно больше времени. Потому что все проекты ГЧП еще дополнительно проходят оценку сравнительного преимущества по отношению к иным инвестиционным проектам. Реализация ГЧП-проектов и проведение структурных реформ на всех видах транспорта приводит к децентрализации управления, увеличению вложений частного капитала в инфраструктуру. «Реализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с учетом влияния друг на друга программ на отдельных видах транспорта с применением механизма государственно-частного партнерства может привести к снижению бюджетной нагрузки методом привлечения частных инвестиций в социально значимые сферы экономики» [5, стр. 46].

Данная инвестиционная модель является мезоинститутом в институциональной модели инвестирования в транспортную инфраструктуру. Его применение будет способствовать развитию мезоструктур протяженного рынка перевозки. Следует иметь в виду, что, например, холдинг ОАО «РЖД» пространственно формирует определенный пространственный мезоуровень транспортной инфраструктуры. Системное развитие инфраструктуры, связанное со строительством технологических автомобильных дорог, локомотивных и вагонных депо, путевым развитием, влечет за собой запуск «автоматизированных систем управления технологическими процессами, ввод в эксплуатацию нового подвижного состава, оптимизацию расписания движения поездов, организацию службы по работе с клиентами и замену или демонтаж существующих рельсовых путей» [12, стр. 167].

Партнерство выступает как гибкий финансовый инструмент для решения долгосрочных экономических задач с большими сроками окупаемости проектов. Кредитоспособность ГЧП-проектов больше в сравнении с иными моделями финансирования проектов за счет применения механизма залога в отношении объекта соглашения. «Прежде всего, требуется совершенствовать меры защиты прав инвесторов» [11, стр. 186].

Государственно-частное партнерство за рубежом является одной из новых форм и способов государственного управления. Для реализации целей региональной транспортной политики по развитию инфраструктуры ГЧП является наиболее подходящей формой. Ограничение финансовых ресурсов... и необходимость обеспечения населения качественной жизнью актуализируют поиск новых эффективных практик такого сотрудничества, основанного на взаимном доверии и балансе интересов» [19, стр. 301]. ГЧП за рубежом является проверенной схемой инвестирования в транспортную инфраструктуру. И

формы финансового сотрудничества инвесторов и заказчиков, применяемые в транспортной сфере, достаточно разнообразны: «государственные и муниципальные контракты, контракты жизненного цикла (КЖЦ), бюджетные закупки, соглашения о государственно-частном партнерстве (ГЧП), концессионные соглашения» [18, стр. 291].

С точки зрения мезоэкономического подхода, развитие рынка грузоперевозок может стать не только стабилизирующим фактором экономики, но и, благодаря пространственному развитию железнодорожной сети по всей стране, вывести российскую экономику на высокие темпы развития. Создание проектов ГЧП связано с определенными входными барьерами в них. «Ситуация осложняется тем, что в контексте практики функционирования ГЧП в России принятая классификация модулей ГЧП отличается от зарубежной и имеет ряд своих особенностей» [16, стр. 212].

Таким образом, мезоэкономический подход позволяет выявить эффективность или отсутствие таковой в государственном регулировании отраслевых рынков. Необходимо преодолеть чрезмерную отраслевую разбивку или фрагментацию транспортного сектора экономики, осознавая, что экономическое развитие по инновационному варианту возможно только в рамках целостной системы, такой как мезоэкономическая система или транспортная система государства в целом, построенная на приоритете мультимодальности перевозок. В отсутствие целостной экономической модели развития транспортной системы, если она остается фрагментированной, успешное развитие отраслевого рынка, например, подсистем различных видов транспорта, не станет стимулом для других рынков, даже в рамках единого пространства транспортного развития. Поэтому рынок перевозок должен в своем развитии перейти к управлению мультимодальными перевозками на основе мезоэкономического подхода с широким использованием государственно-частного партнерства как системы совместного инвестирования, совместного регулирования и совместного распределения рисков.

Еще на стадии разработки инвестиционного проекта на принципах ГЧП необходимо планировать грузопоток и иметь прогнозы развития пассажиропотока, т.е., подходить к проекту с позиции инвестиционной привлекательности. Реализация ГЧП-проектов сосредоточена прежде всего в сфере «дорожного строительства (инфраструктуры) и социально значимых объектов (школ, садов), первоочередных проектов государственного значения» [8; 7]. В последнее время удалось добиться необходимых изменений и равновесия в развитии транспортной системы путем создания совокупности предприятий транспортного комплекса, торгово-промышленных, финансовых и индустриальных групп, примером которых является АО «РЖД» и др.

Механизм применения ГЧП позволяет государству в различных соотношениях сохранить контроль в транспортной системе, поддерживать равновесие между публичными и частными инвестициями. В большей мере за счет ГЧП создаются конкурирующие модели по инвестированию в инфраструктуру. «Государство перекладывает часть ответственности за социально значимые проекты на частный бизнес, когда бюджетного финансирования недостаточно и существует потребность в демонаполизации экономики» [13, стр. 137]. Сдерживающим фактором развития инвестиционного процесса выступает недостаточная структурированность и подготовленность ГЧП-проектов, особенно на региональном уровне. Но в целом, «модели государственно-частного партнерства стабильно дают положительные результаты и позволяют модернизировать транспортный комплекс. Путем сочетания различных моделей происходит распределение рисков ответственности между частным и публичным партнером» [12, стр. 167].

Государственно-частное партнерство в России и в будущем будет фактором развития мезоэкономики и пространственно-протяженных рынков, каким и является рынок транспортных услуг, поддерживаемый современной транспортной инфраструктурой.

Литература

1. Андреев, А. П. Перспективы реализации государственно-частного партнерства в сфере транспортной безопасности современной России: потенциал торгово-промышленных палат / А. П. Андреев, А. П. Вихрян, Н. В. Николаева // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 1 (25). — С. 177—188.
2. Баркинхоев, М. М. Роль цифровых технологий в управлении проектами государственно-частного партнерства в сфере автодорожного транспортного строительства / М. М. Баркинхоев, А. А. Точиев // Вестник Академии знаний. — 2024. — № 1 (60). — С. 43—47.
3. Беряков, С. Н. Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта на основе совершенствования системы управления инвестиционной деятельностью : автореф. дис. ... кан. экон. наук / С. Н. Беряков. — Москва, 2016.
4. Глинский, А. А. Анализ использования механизмов государственно-частного партнерства в формировании и реализации инвестиционных проектов в сфере транспортной инфраструктуры / А. А. Глинский, О. А. Копылов, В. П. Майборода // В сборнике: Современное состояние, проблемы и перспективы развития отраслевой науки. Материалы VI Всероссийской конференции с международным участием, посвященной 125-летию РУТ (МИИТ). — Москва, 2021.
5. Дроздова, А. М. Государственно-частное партнерство в развитии транспортной инфраструктуры / А. М. Дроздова [и др.] // Юридическая мысль. — 2021. — № 2 (122). — С. 46—62.
6. Зайдуллина, Э. Р. Управление рисками при реализации проектов ГЧП / Э. Р. Зайдуллина // Colloquium-Journal. — 2019. — № 13-10 (37). — С. 96—99.
7. Леонова, Г. И. Теория и практика государственно-частного партнерства / Г. И. Леонова // Экономический вектор. — 2020. — № 2 (21).

8. Механизмы государственно-частного партнерства. Теория и практика: учебник и практикум для вузов / Е. И. Марковская [и др.] ; под общей редакцией Е. И. Марковской. — Москва : Издательство Юрайт, 2023.
9. Правкин, С. А. Механизм правового управления инвестициями в транспортной сфере с учетом применения отдельных моделей государственно-частного партнерства / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 2 (30). — С. 112—124.
10. Правкин, С. А. Проблемы инвестиционных отношений на основе моделей ГЧП / С. А. Правкин // В сборнике: 21 век: фундаментальная наука и технологии. Материалы XXXIII международной научно-практической конференции. Bengaluru, Karnataka, India. — 2023. — С. 223—227.
11. Правкин, С. А. Публично-частное партнерство в условиях цифровизации / С. А. Правкин // В сборнике: Публично-правовые проблемы транспортного права. Материалы Пятого международного транспортно-правового форума. — Москва, 2023.
12. Правкин, С. А. Механизм реализации инвестиций в соответствии с целями и задачами Транспортной стратегии Российской Федерации / С. А. Правкин // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 1 (49). — С. 167—190.
13. Правкин, С. А. Реализация механизма государственно-частного партнерства в транспортной сфере / С. А. Правкин // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 1 (29). — С. 137—156.
14. Родионов, А. Н. Государственно-частное партнерство (ГЧП): Теория вопроса и мировой опыт реализации ГЧП проектов / А. Н. Родионов, М. А. Дьяконова // Путеводитель предпринимателя. — 2023. — Том 16. — № 4. — С. 226—232.
15. Саницкий, Д. И. Государственно-частное партнерство в России: сущность и условия развития / Д. И. Саницкий // КонсультантПлюс. 2024.
16. Хасан, М. М. А. Инфраструктурные ГЧП-проекты в российской практике: траектория развития / М. М. А. Хасан // Вестник Тверского государственного университета. Серия: Экономика и управление. — 2023. — № 1 (61). — С. 212—219.
17. Холодкова, Ю. С. Понятие и правовая природа концессионных соглашений / Ю. С. Холодкова // Вестник Томского государственного университета. — 2016. — № 405. — С. 184—189
18. Черкасов, К. В. Публично-частное партнерство в сфере транспорта: основные механизмы и перспективы совершенствования правового регулирования / К. В. Черкасов, А. В. Пиптюк // Вестник Томского государственного университета. — 2022. — № 476.
19. Юдина, Т. Н. Цифровые преобразования в управлении экономикой и роль в них государственно-частного партнерства / Т. Н. Юдина, А. М. Балашов // Государственное управление. Электронный вестник. — 2020. — Выпуск № 80.

References

1. Andreyev, A. P. Perspektivy realizatsii gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v sfere transportnoy bezopasnosti sovremennoy Rossii: potentsial torgovo-promyshlennykh palat [Prospects for the implementation of public-private partnership in the field of transport security in modern Russia: the potential of chambers of commerce and industry]/ A. P. Andreyev, A. P. Vikhryan, N. V. Nikolayeva // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 1 (25). — S. 177—188.
2. Barkinkhoyev, M. M. Rol' tsifrovyykh tekhnologiy v upravlenii proyektami gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v sfere avtodorozhnogo transportnogo

- stroitel'stva [The role of digital technologies in the management of public-private partnership projects in the field of road transport construction]/ M. M. Barkinkhoyev, A. A. Tochiyev // Vestnik Akademii znaniy. — 2024.— № 1 (60).— S. 43–47.
3. Beryakov, S. N. Povysheniye effektivnosti raboty zheleznodorozhnogo transporta na osnove sovershenstvovaniya sistemy upravleniya investitsionnoy deyatel'nost'yu [Improving the efficiency of railway transport by improving the investment management system]: avtoref. dis. ... kan. ekon. nauk / S. N. Beryakov. — Moskva, 2016.
 4. Glinskiy, A. A. Analiz ispol'zovaniya mekhanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v formirovani i realizatsii investitsionnykh proyektov v sfere transportnoy infrastruktury [Analysis of the use of public-private partnership mechanisms in the formation and implementation of investment projects in the field of transport infrastructure]/ A. A. Glinskiy, O. A. Kopylov, V. P. Mayboroda // V sbornike: Sovremennoye sostoyaniye, problemy i perspektivy razvitiya otraslevoy nauki. Materialy VI Vserossiyskoy konferentsii s mezhdunarodnym uchastiyem, posvyashchennoy 125-letiyu RUT (MIIT). — Moskva, 2021.
 5. Drozdova, A. M. Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo v razviti transportnoy infrastruktury [Public-private partnership in the development of transport infrastructure]/ A. M. Drozdova [i dr.] // Yuridicheskaya mysl'. — 2021. — № 2 (122). — S. 46–62.
 6. Zaydullina, E. R. Upravleniye riskami pri realizatsii proyektov GCHP [Risk management in the implementation of PPP projects]/ E. R. Zaydullina // Colloquium-Journal. — 2019. — № 13-10 (37). — S. 96–99.
 7. Leonova, G. I. Teoriya i praktika gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Theory and Practice of Public-Private Partnership]/ G. I. Leonova // Ekonomicheskii vektor. — 2020. — № 2 (21).
 8. Mekhanizmy gosudarstvenno-chastnogo partnerstva. Teoriya i praktika [Mechanisms of Public-Private Partnership. Theory and Practice]: uchebnik i praktikum dlya vuzov / Ye. I. Markovskaya [i dr.] ; pod obshchey redaktsiyey Ye. I. Markovskoy. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2023.
 9. Pravkin, S. A. Mekhanizm pravovogo upravleniya investitsiyami v transportnoy sfere s uchetom primeneniya otdel'nykh modeley gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Mechanism of Legal Management of Investments in the Transport Sphere Taking into Account the Application of Individual Models of Public-Private Partnership]/ S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 2 (30). — S. 112–124.
 10. Pravkin, S. A. Problemy investitsionnykh otnosheniy na osnove modeley GCHP [Problems of investment relations based on PPP models]/ S. A. Pravkin // V sbornike: 21 vek: fundamental'naya nauka i tekhnologii. Materialy XXXIII mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Bengaluru, Karnataka, India. — 2023. — S. 223–227.
 11. Pravkin, S. A. Publichno-chastnoye partnerstvo v usloviyakh tsifrovizatsii [Public-private partnership in the context of digitalization]/ S. A. Pravkin // V sbornike: Publichno-pravovyye problemy transportnogo prava. Materialy Pyatogo mezhdunarodnogo transportno-pravovogo foruma. — Moskva, 2023.
 12. Pravkin, S. A. Mekhanizm realizatsii investitsiy v sootvetstvii s tselyami i zadachami Transportnoy strategii Rossiyskoy Federatsii [Mechanism for implementing investments in accordance with the goals and objectives of the Transport Strategy of the Russian Federation]/ S. A. Pravkin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2024. — № 1 (49). — S. 167–190.

13. Pravkin, S. A. Realizatsiya mekhanizma gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v transportnoy sfere [Implementation of the public-private partnership mechanism in the transport sector]/ S. A. Pravkin // *Transportnoye pravo i bezopasnost'*.— 2019. — № 1 (29). — S. 137–156.
14. Rodionov, A. N. Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo (GCHP): Teoriya voprosa i mirovoy opyt realizatsii GCHP proyektov [Public-private partnership (PPP): Theory of the issue and world experience in implementing PPP projects]/ A. N. Rodionov, M. A. D'yakonova // *Putevoditel' predprinimatel'ya*. — 2023. — Tom 16. — № 4. — S. 226–232.
15. Sanitskiy, D. I. Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo v Rossii: sushchnost' i usloviya razvitiya [Public-private partnership in Russia: essence and conditions for development]/ D. I. Sanitskiy // *Konsul'tantPlyus*. 2024.
16. Khasan, M. M. A. Infrastrukturnyye GCHP-proyekty v rossiyskoy praktike: trayektoriya razvitiya [Infrastructure PPP projects in Russian practice: development trajectory]/ M. M. A. Khasan // *Vestnik Tverskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Ekonomika i upravleniye*. — 2023. — № 1 (61). — S. 212–219.
17. Kholodkova, YU. S. Ponyatiye i pravovaya priroda kontsessionnykh soglasheniy [Concept and legal nature of concession agreements]/ YU. S. Kholodkova // *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. — 2016. — № 405. — S. 184–189
18. Cherkasov, K. V. Publichno-chastnoye partnerstvo v sfere transporta: osnovnyye mekhanizmy i perspektivy sovershenstvovaniya pravovogo regulirovaniya [Public-private partnership in transport: main mechanisms and prospects for improving legal regulation]/ K. V. Cherkasov, A. V. Piptyuk // *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. — 2022. — № 476.
19. Yudina, T. N. Tsifrovyye preobrazovaniya v upravlenii ekonomikoy i rol' v nikh gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Digital transformations in economic management and the role of public-private partnerships in them]/ T. N. Yudina, A. M. Balashov // *Gosudarstvennoye upravleniye. Elektronnyy vestnik*. — 2020. — Vypusk № 80.