

УПРАВЛЕНИЕ ЭКОНОМИКОЙ РЕГИОНА: ФИНАНСОВАЯ, МАРКЕТИНГОВАЯ И ИННОВАЦИОННАЯ ПОЛИТИКА

УДК 334.76

ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РЕГИОНАЛЬНУЮ ПРАКТИКУ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ¹

Коды JEL: R41, L32

Андросова И. В., кандидат экономических наук, доцент, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Россия

E-mail: irinka-rusik@mail.ru

SPIN-код: 5052-3538

Шаламов Л. С., магистрант, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Россия

E-mail: leonid.shalamov98@mail.ru

SPIN-код: отсутствует

Поступила в редакцию 28.09.2021. Принята к публикации 04.10.2021.

Аннотация

Предмет. Государственно-частное партнерство как метод регулирования и поддержки социально-значимых отраслей для повышения качества жизни населения региона с учетом согласования интересов различных сторон.

Тема. Государственно-частное партнерство позволяет сочетать интересы государства, бизнеса и общества, позволяя развивать транспортную инфраструктуру в условиях дефицита финансовых ресурсов.

Цели. Внедрение единой системы транспортного обслуживания населения в регионе на условиях государственно-частного партнерства.

Методология. В исследовании использованы методы количественного, качественного и логического анализа.

Результаты. На основе структурного анализа государственно-частного партнерства авторами выделены приоритетные сферы реализации проектов, одной из которых является транспорт. Сделан вывод о том, что население Курского региона нуждается в более качественном транспортном обслуживании. Для решения данной проблемы предложено реализовать проект по имплементации единой системы транспортного обслуживания в регионе на условиях государственно-частного партнерства.

Область применения. Результаты проведенного исследования могут быть использованы при формировании программ и стратегий регионального развития.

Выводы. Грамотная имплементация единой транспортной системы в регионе на условиях государственно-частного партнерства приведет к получению общественно-значимых, фискальных и коммерческих эффектов, выгодных обществу, государству и бизнесу.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, транспортное обслуживание, регион, общественно-значимые эффекты.

¹ Исследование выполнено при поддержке гранта Президента РФ по государственной поддержке ведущих научных школ РФ № НШ-2702.2020.6 «Концептуальные основы новой парадигмы экономического развития в эпоху технологической и социальной трансформации»

IMPLEMENTATION OF THE PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP MECHANISM IN THE REGIONAL PRACTICE OF PUBLIC TRANSPORT SERVICES

JEL Codes: R41, L32

Androsova I. V., candidate of economics, assistant professor, department of regional economics and management, Southwest State University, Kursk, Russia

E-mail: rinka-rusik@mail.ru

SPIN-код: 5052-3538

Shalamov L. S., master's student, department of regional economics and management, Southwest State University, Kursk, Russia

E-mail: leonid.shalamov98@mail.ru

SPIN-код: none

Annotation.

Subject. *Public-private partnership as a method of regulating and supporting socially significant industries to improve the quality of life of the population of the region, taking into account the coordination of the interests of various parties.*

Topic. *Public-private partnership allows combining the interests of the state, business and society, allowing the development of transport infrastructure in conditions of a shortage of financial resources.*

Purpose. *Introduction of a unified system of transport services for the population in the region on the terms of public-private partnership.*

Methodology. *The research uses methods of quantitative, qualitative and logical analysis.*

Results. *Based on the structural analysis of public - private partnership, the authors identified priority areas of project implementation, one of which is transport. It is concluded that the population of the Kursk region needs better transport services. To solve this problem, it is proposed to implement a project on the implementation of a unified transport service system in the region on the terms of public-private partnership.*

Application area. *Грамотная имплементация единой транспортной системы в регионе на условиях государственно-частного партнерства приведет к получению общественно-значимых, фискальных и коммерческих эффектов, выгодных обществу, государству и бизнесу.*

Conclusions. *Competent implementation of the unified transport system in the region on the terms of public-private partnership will lead to socially significant, fiscal and commercial effects that are beneficial to society, the state and business.*

Keywords: *государственно-частное партнерство, транспортное обслуживание, регион, общественно-значимые эффекты.*

DOI: 10.22394/1997-4469-2021-54-3-76-82

Введение

В современных экономических условиях большое внимание уделяется проблемам развития социально-значимых отраслей: здравоохранения, образования, ЖКХ, транспортного обслуживания населения. Последнее, в свою очередь, имеет огромное значение для развития региона, обладая потенциалом объединить отдельные труднодоступные муниципальные образования и обеспечить качественное обслуживание различных категорий населения. С развитием транспортного обслуживания региона происходят изменения в социально-экономической сфере жизни населения, наблюдается улучшения условий жизни [5, с. 17]. Кроме этого, транспортное обслуживание влияет

и на культурную среду, позволяя людям путешествовать, самосовершенствоваться и самореализовываться. Однако недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры не позволяет полностью удовлетворить потребности в пассажирских перевозках, что, в конечном итоге, влияет на низкую возможность доступа жителей малых населенных пунктов к современным услугам. Решение проблемы организации доступных пассажирских перевозок, как объекта транспортной отрасли, возможно при реализации механизма государственно-частного партнерства (ГЧП), являющегося одной из немногих форм стратегического взаимодействия, ориентированной на достижение не только коммерческих, но и общественно-значимых

целей региона [4, с. 3196]. Аналитические данные итоговой оценки уровня развития ГЧП в субъектах Российской Федерации, приведенные за 2020 год, свидетельствуют о том, что основная доля проектов государственно-частного партнерства реализуется в Московской области, Республике Саха и городе Москва. Курская область занимает 59 место в общем рейтинге, но при этом прослеживается положительная динамика по отношению к 2019 году (прирост составил 15 позиций) [6]. Все это свидетельствует о необходимости активизации работы представителей органов власти в части поиска источников привлечения инвестиций в проекты ГЧП для создания благоприятной среды для жизни населения и ведения бизнеса. Таким образом, поддержка проектов ГЧП в сфере пассажирских перевозок в Курском регионе является страте-

гическим направлением для решения проблем с транспортной доступностью и ростом финансового потенциала партнеров-участников.

Результаты исследования и их обсуждение

Популярность в России механизма государственно-частного партнерства обусловлено следующими аспектами: выполнением государством социальных и экономических функций; снижением бюджетного дефицита; экономией государственных расходов на обновление инфраструктуры; ростом заинтересованности бизнеса в новых сферах инвестирования [7, с. 299]. Для понимания отраслевой картины государственно-частного партнерства на рисунке 1 представлены результаты структурного анализа.

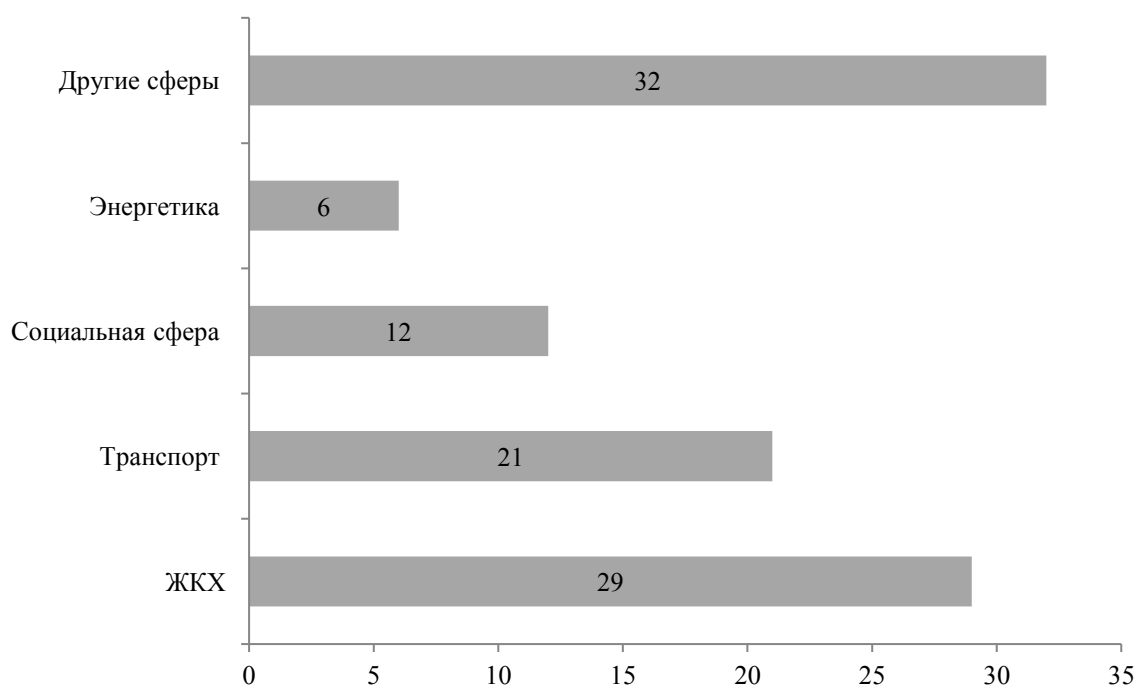


Рис. 1. Результаты структурного анализа проектов государственно-частного партнерства проектов в России в 2020 году*, %

*Составлено на основании данных [6]

Из рисунка 1 можно заметить, что лидирующими сферами по количеству ГЧП проектов в России являются ЖКХ и транспорт, которые в совокупности занимают половину всех проектов ГЧП в России. Аналитические данные Министерства транспорта Российской Федерации с 2019—2020 годы, приоритетной сферой по количеству проектов государственно-частных партнерств в России является сфера транспорта. В качестве примеров наиболее крупных контрактов по ГЧП в сфере транспорта, реализованных в 2019—2020 гг., можно привести следующие: строительство автомобильной дороги

в Московской области по маршруту: Солнцево — Железнодорожный (объем финансирования — 113 млрд руб.); строительство второго железнодорожного Северо-Муйского тоннеля в Республике Бурятия (68 млрд руб.); создание трамвайной сети по маршруту «станция метро «Купчино» — пос. Шушары — Славянка» в Санкт-Петербурге (32 млрд руб.). В 2020 году из всех заключенных контрактов, в транспортной отрасли заключено 90 % от общего числа контрактов, что еще раз демонстрирует стратегический характер данного направления в плане развития и реализации бизнеса на региональном уровне.

Курская область, в плане транспортной инфраструктуры, характеризуется, преимущественно, автомобильным и железнодорожным транспортом. По густоте автомобильных дорог Курская область занимает одно из первых мест в России. В Курской области организовано регулярное сообщение пассажирских перевозок по муниципальным, межмуниципальным маршрутам Курской области. Вместе с тем, на основании проведенных социологических исследований по инициативе Администрации региона выявлены и сформулированы следующие проблемы, касающиеся осуществления регулярных перевозок пассажиров по муниципальным и межмуниципальным маршрутам города Курска и Курской области, к которым можно отнести: устаревший транспортный состав; нехватка льготных маршрутов; частичное отсутствие возможности безналичной оплаты за проезд; загруженная транспортная сеть; снижение экологизации транспортного сектора; повышение привлекательности личного автомобильного транспорта, как более эффективного средства передвижения, и, как следствие, увеличение

автомобилизации населения Курской области [3, с. 144].

Для решения данных проблем авторы полагают, что региональные власти могут оказать влияние на перераспределение пассажиров между массовым и индивидуальным транспортом, увеличивая при этом привлекательность общественного транспорта. Для этого предлагается реализовать проект единой системы транспортного обслуживания населения на условиях государственно-частного партнерства, что позволит объединить автономные транспортные системы муниципальных образований в единую систему сквозной маршрутной сети с едиными тарифами, едиными интермодальными проездными документами, внедрить единые стандарты обслуживания населения в разных муниципальных образованиях [2, с. 148].

Реализация подобных проектов в ряде регионов подтверждает актуальность данного решения. Целесообразность внедрения единой системы транспортного обслуживания подтверждает опыт Тверской и Белгородской областей (табл.).

Т а б л и ц а

Региональная практика внедрения единой системы транспортного обслуживания населения

Регион	Название	Форма собственности	Год создания
Белгородская область	ООО Единая транспортная компания	Частная	2019
Тверская область	ГКУ «Организатор перевозок Тверской области»	Государственная	2019

Примечание: *Источники: составлено авторами

Аналогичные проекты на условиях государственно-частного партнерства в форме концессионного соглашения планируют создать в Нижегородской и Челябинской областях. Таким образом, опыт и планы других регионов показывает целесообразность внедрения единой системы транспортного обслуживания в Курской области, которая позволит обеспечивать контроль за безопасным движением транспортных средств, а также выявлять нелегальных перевозчиков. Имплементация подобного проекта в Курской области является инициативой государства и его реализация ещё находится на ранних стадиях работы, в связи с чем, на данный момент нет четкой схемы его реализации. В связи с этим авторы предлагают схему реализации Транспортно-стратегического партнерства Курской области в форме общества с ограниченной ответственностью (ООО «ТСП»), участниками которого выступят Администрация региона и ряд бизнес-структур, представленную на рисунке 2.

Результаты внедрения ООО «Транспортное стратегическое партнерство» заключаются в получении общественно-значимых, фискальных и коммерческих эффектах для всех участников.

В качестве наиболее выраженных общественно-значимых эффектов, получаемых населением от реализации проекта, выступают:

— разгруженная транспортная сеть за счет уменьшения автомобилизации, путем привлекательности пассажирского автомобильного транспорта, как более эффективного и выгодного средства передвижения населения;

— выпуск социальных карт жителей Курской области с транспортным приложением, позволяющий развитие систем безналичных расчетов; создание информационно-технологической инфраструктуры;

— качественное обслуживание. Данный эффект будет достигнут за счет обновления подвижного состава путём доставки троллейбусов и автобусов большой вместимости из автобусного и троллейбусного парка города Москвы для дальнейшей эксплуатации на территории Курской области;

— повышение экологизации транспортного сектора будет реализовано за счет уменьшения автомобилизации населения, что приведет к снижению влияния личного транспорта на окружающую среду.

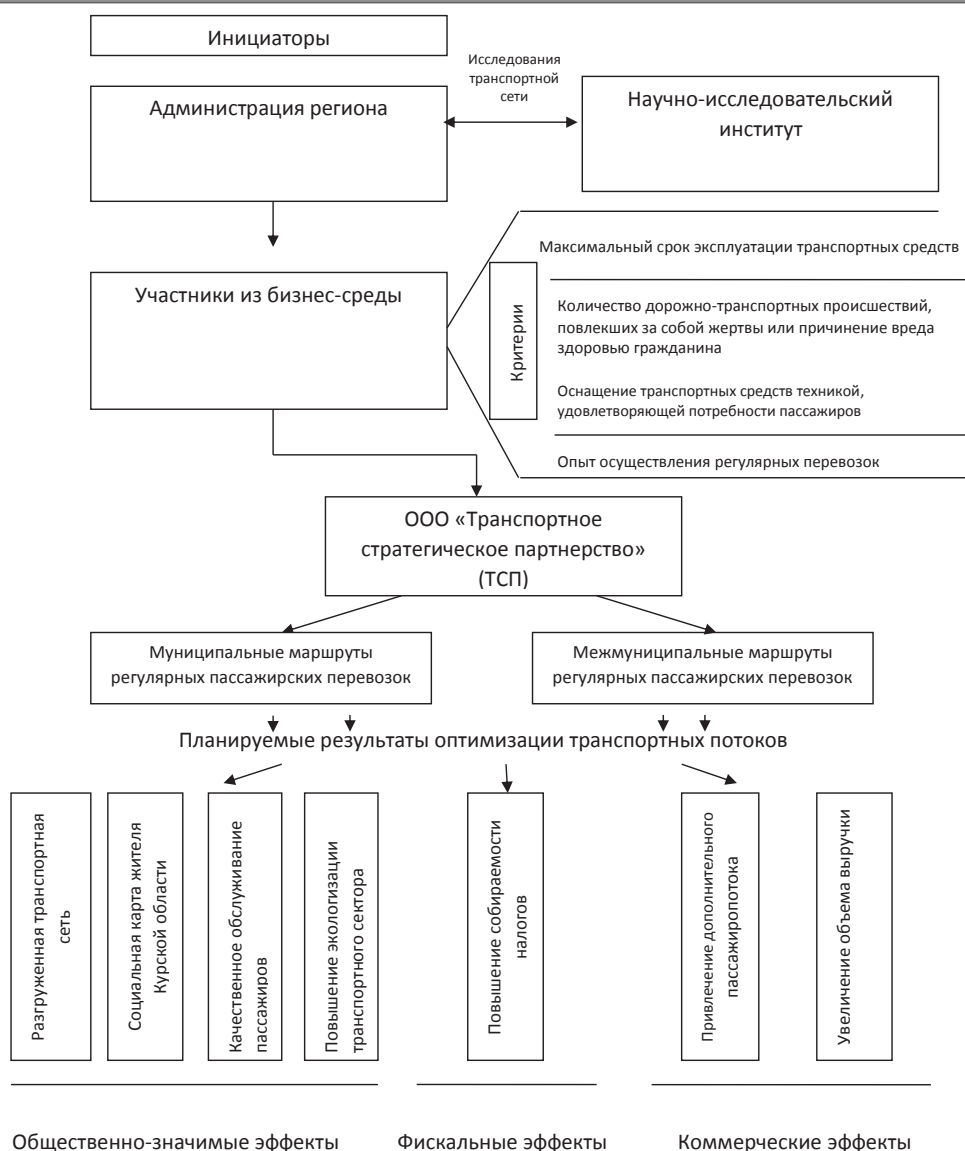


Рис. 2. Механизм государственно-частного партнерства транспортного обслуживания населения региона

*Источник: составлено авторами

К основному фискальному эффекту авторы относят повышение собираемости налогов в результате вытеснения нелегальных перевозчиков из теневого сектора экономики за счет осуществления регулярных перевозок по новым муниципальным и межмуниципальным маршрутам.

К коммерческим эффектам авторы относят:

— привлечение дополнительного пассажиропотока. Привлечение новых клиентов (пассажиров), на наш взгляд, логичен, в связи с тем, что населению Курской области будет выгодней осуществлять поездки по городу и области из-за доступности и повышения качества транспортного обслуживания в силу привлекательности общественного транспорта, а также за счет привлечения той группы людей, которые пользовались услугами такси;

— увеличение объема выручки потенциальных участников из бизнес-среды как следствие роста пассажиропотока.

Реализация данного проекта предусматривает три этапа:

1) приведение в нормативное состояние пассажирского транспорта. Предполагается подача заявки на приобретение подвижного состава в лизинг на льготных условиях;

2) мероприятия по государственной регистрации ООО «Транспортное стратегическое партнерство». На данном этапе планируется провести поиск бизнес-партнеров из сферы пассажирских перевозок; проведение государственной регистрации ООО «Транспортное стратегическое партнерство»; осуществление организационных мероприятий (штатное расписание, формирование плана финансово-хозяйственной деятельности и прочее);

3) мероприятия по оптимизации муниципальных и межмуниципальных маршрутов города Курска. В рамках данного этапа предполагается разработка программного обеспечения системы АСКОП, позволяющего обеспечить пересадку пассажиров без двойной оплаты проезда по банковской карте или социальной карте жителя Курской области; заключение контрактов с перевозчиками на обслу-

живание маршрутов; выпуск социальной карты жителя Курской области с транспортным приложением; выпуск транспортных средств на линию.

Для подтверждения экономической целесообразности проекта по созданию ООО «Транспортное стратегическое партнерство» на условиях ГЧП рассчитан потенциальный эффект [1]. Результаты представлены на рисунке 3.

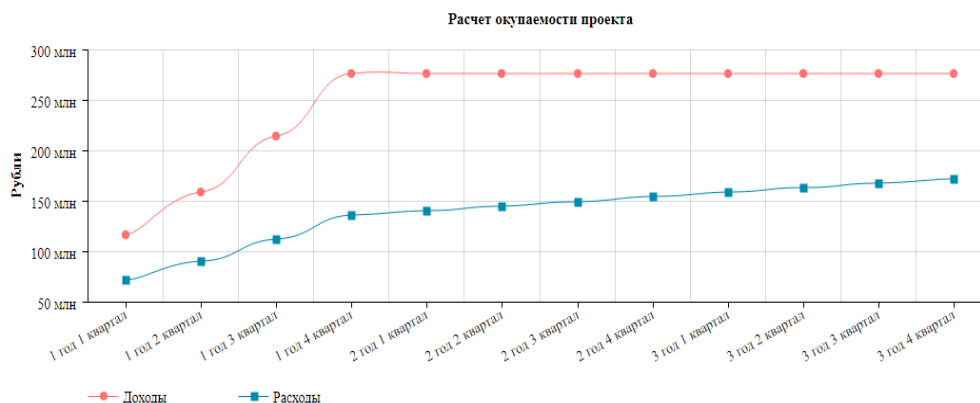


Рис. 3. Расчет окупаемости проекта государственно-частного партнерства транспортного обслуживания населения региона

*Источник: рассчитано авторами с использованием [1]

Данные рисунка 3 демонстрируют положительную тенденцию увеличения показателей доходов к IV кварталу первого года окупаемости проекта, с I квартала второго года окупаемости показатель оставался в статичном положении на протяжении целого года. Наблюдается положительная динамика доходов при возможной реализации проекта ООО «Транспортное стратегическое партнерство», что приведет к стимулированию развития общественного транспорта как одного элементов городской среды, создание комфортных и безопасных условий для передвижения населения.

Заключение

Имплементация механизма государственно-частного партнерства в региональную практику транспортного обслуживания населения позволит:

- организовать единый оператор общественного транспорта на территории Курской области, в ведение которого войдут межмуниципальные и муниципальные маршруты;
- создать эффективно функционирующий транспортный каркас Курской агломерации на основе линий скоростного экологически чистого общественного транспорта;
- обеспечить доступность регулярным общественным транспортом всех населенных пунктов Курской области;
- поэтапное внедрение цифровых технологий в деятельности общественного транспорта Курской области;

— оптимизация расписания движения общественного транспорта в Курской агломерации.

Таким образом, проведенные расчеты и опыт соседнего региона свидетельствуют о том, что имплементация проекта государственно-частного партнерства транспортного обслуживания населения региона является обоснованным решением для Курской области, что позволит поэтапно и равномерно решить транспортные проблемы населения.

Информация о конфликте интересов

Мы, авторы данной статьи, со всей ответственностью заявляем о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Автоматизированный сервис (Профессиональные бизнес-планы) [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.b-i-plan.ru/raschet-okupaemosti-proekta/> (Дата обращения 27.09.2021).
2. Евченко А. В. Управление территориальной социально-экономической асимметрией и обоснование приоритетных направлений развития районов Курской области / А. В. Евченко, С. С. Железняков // Известия Курского государственного технического университета. — 2003. — № 1 (10). — С. 147—152.

3. Каширцева А. Ю. Упреждающее управление экономическими системами на основе имитационного моделирования / А. Ю. Каширцева, В. А. Дудко // Вестник Белгородского университета потребительской кооперации. — 2009. — № 4-1 (32). — С. 143—150.

4. Краснов А. Д. Государственно-частное партнерство как механизм предотвращения конфликта интересов бизнеса и власти / А. Д. Краснов // Креативная экономика. — 2021. — Т. 15. № 8. — С. 3195—3206.

5. Кузьбожев Э. Н. Интеграция государственной экономической политики и стратегического плана развития предприятия / А. С. Некрасова, Т. Н. Бабищ, Э. Н. Кузьбожев // Экономический анализ: теория и практика. — 2011. — № 24 (231). — С. 15—20.

6. Министерство экономического развития Российской Федерации [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.economy.gov.ru/> (Дата обращения 27.09.2021).

7. Перепечаева Е. С. Оценка и управление конкурентоспособностью промышленного предприятия / Е. С. Перепечаева, Е. С. Симоненко // Известия Юго-Западного государственного университета. — 2012. — № 5-2 (44). — С. 298—306.

i-plan.ru/raschet-okupaemosti-proekta/ (Accessed 27.09.2021).

2. Evchenko A. V. Management of territorial socio-economic asymmetry and justification of priority directions of development of the districts of the Kursk region / A. V. Evchenko, S. S. Zheleznyakov // Proceedings of the Kursk State Technical University. — 2003. — No. 1 (10). — Pp. 147—152.

3. Kashirtseva A. Yu. Proactive management of economic systems based on simulation modeling / A. Yu. Kashirtseva, V. A. Dudko // Bulletin of the Belgorod University of Consumer Cooperation. — 2009. — No. 4-1 (32). — Pp. 143—150.

4. Krasnov A. D. Public-private partnership as a mechanism for preventing a conflict of interests between business and government / A. D. Krasnov // Creative Economy. — 2021. — Vol. 15. No. 8. — Pp. 3195—3206.

5. Kuzbozhev E. N. Integration of the state economic policy and the strategic development plan of the enterprise / E. N. Kuzbozhev, T. N. Babich, A. S. Nekrasova // Economic analysis: theory and practice. — 2011. — No. 24 (231). — Pp. 15—20.

6. The Ministry of Economic Development of the Russian Federation [Electronic resource]. — URL: <https://www.economy.gov.ru/> (Accessed 27.09.2021).

7. Perepechaeva E. S. Assessment and management of the competitiveness of an industrial enterprise / E. S. Perepechaeva, E. S. Simonenko // Proceedings of the Southwestern State University. — 2012. — No. 5-2 (44). — Pp. 298—306.

LIST OF LITERATURE

1. Automated service (Professional business plans) [electronic resource]. — URL: <http://www.b->

УДК 330.322

МЕХАНИЗМЫ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ¹

Коды JEL: R11; R 53

Арумова Е. С., к. э. н. доцент, Кубанский государственный университет, г. Краснодар, Россия
E-mail: arumova.kubsu@mail.ru
SPIN-код: 6848-0880

Постников А. В., аспирант, Кубанский государственный университет, г. Краснодар, Россия
E-mail: af_post@mail.ru
SPIN-код: отсутствует

Поступила в редакцию 23.09.2021. Принята к публикации 04.10.2021.

Аннотация

Предмет. Механизмы осуществления инвестиционной деятельности в российской Арктике в контексте устойчивого регионального развития.

Тема. Использование различных механизмов инвестиционной деятельности в целях устойчивого развития российской Арктики.

¹ Работа выполнена при финансовой поддержке гранта РФФИ, проект № 19-010-00194