

Научная статья**УДК 330****DOI: 10.25683/VOLBI.2022.59.222****Irina Yurievna Vaslavskaya**

Doctor of Economics, Associate Professor,
Professor of the Department of Economics of Enterprises
and Organizations,
Higher School of Economics and Law,
Naberezhnye Chelny Institute,
Kazan Federal University
Naberezhnye Chelny, Republic of Tatarstan, Russian Federation
vaslavskaya@yandex.ru

Artur Faridovich Ziyatdinov

Candidate of Economics, Associate Professor,
Associate Professor of the Department
of Economics of Enterprises and Organizations,
Higher School of Economics and Law,
Naberezhnye Chelny Institute,
Kazan Federal University
Naberezhnye Chelny, Republic of Tatarstan, Russian Federation
aziyatdinov@mail.ru

Irina Alexandrovna Koshkina

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department
of Economics of Enterprises and Organizations,
Higher School of Economics and Law,
Naberezhnye Chelny Institute,
Kazan Federal University
Naberezhnye Chelny, Republic of Tatarstan, Russian Federation
Irene_n2000@mail.ru

Ирина Юрьевна Ваславская

д-р экон. наук, доцент,
профессор кафедры экономики предприятий и организаций,
Высшая школа экономики и права,
Набережночелнинский институт
Казанского федерального университета
Набережные Челны, Республика Татарстан,
Российская Федерация
vaslavskaya@yandex.ru

Артур Фаридович Зиятдинов

канд. экон. наук, доцент,
доцент кафедры экономики предприятий и организаций,
Высшая школа экономики и права,
Набережночелнинский институт
Казанского федерального университета
Набережные Челны, Республика Татарстан,
Российская Федерация
aziyatdinov@mail.ru

Ирина Александровна Кошкина

канд. экон. наук, доцент,
доцент кафедры экономики предприятий и организаций,
Высшая школа экономики и права,
Набережночелнинский институт
Казанского федерального университета
Набережные Челны, Республика Татарстан,
Российская Федерация
Irene_n2000@mail.ru

ФИНАНСИРОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА УСЛОВИЯХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

08.00.05 — Экономика и управление народным хозяйством

Аннотация. В данной научной статье сделана попытка осмысления роли инвестиций частных инвесторов в финансировании объектов общественной инфраструктуры, создание и развитие которых является важным аспектом экономического роста страны. Целью исследования стала оценка основных направлений развития государственно-частного партнерства (ГЧП) в части финансирования инвестиционных проектов по формированию инфраструктуры страны. С использованием методов факторного, сравнительного и системного анализа были изучены материалы федеральных ведомств России и некоммерческих организаций, обеспечивающих содействие инвестициям в инфраструктурные объекты. В ходе исследования выявлен существенный и увеличивающийся разрыв между требуемым и реальным объемами таких инвестиций, отмечена необходимость более активного вовлечения частных инвесторов за счет механизмов ГЧП. В статье обосновано развитие механизмов привлечения частного капитала в инфраструктуру. Проведенный анализ показал, что в России распределение проектов ГЧП крайне

неравномерно как по территориям, так и по уровням власти, осуществляющим контроль за реализацией проектов. Выявлено увеличение накопленного количества проектов ГЧП и объема инвестиций, в то же время — сокращение количества завершенных проектов и суммы частных инвестиций в них. Указаны основные проблемы, препятствующие более активному вложению средств частных инвесторов в проекты общественной инфраструктуры. Обозначена перспективность дальнейших разработок по вопросам повышения эффективности партнерства государства и частного бизнеса в реализации инфраструктурных ГЧП-проектов. Указано, что за счет развития финансовых механизмов реализации проектов ГЧП возможно обеспечение устойчивого экономического развития страны, повышение качества человеческого капитала.

Ключевые слова: ГЧП-проекты, общество, инфраструктура, эффективность, индекс инклюзивного развития, инвестиции, институциональные инвесторы, частные инвесторы, ВВП, развитие

Для цитирования: Ваславская И. Ю., Зиятдинов А. Ф., Кошкина И. А. Финансирование общественной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнерства // Бизнес. Образование. Право. 2022. № 2 (59). С. 27—31. DOI: 10.25683/VOLBI.2022.59.222.

PUBLIC INFRASTRUCTURE FINANCING ON THE TERMS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP

08.00.05 — Economics and management of national economy

Abstract. *This scientific article attempts to understand the role of private investment in the financing of public infrastructure facilities, the creation and development of which is an important aspect of the country's economic growth. The aim of the study is to assess the main directions of development of the public-private partnership (PPP) in terms of financing investment projects for the formation of the country's infrastructure. Using the methods of factor, comparative and system analysis, the materials of the federal departments of Russia and non-profit organizations helping investments in infrastructure facilities are studied. A significant and growing gap between the required and real volumes of such investments is identified, the need for more active involvement of private investors through PPP mechanisms is noted. The development of mechanisms for attracting private capital to infrastructure is substantiated. The analysis shows that in Russia the distribution of PPP projects is extremely uneven both by the territories*

and by the levels of government that control the implementation of projects. There is an increase in the accumulated number of PPP projects and investments, while at the same time a decrease in the number of completed projects and the amount of private investment in them. The main problems that prevent more active investment of private investors' funds in public infrastructure projects are indicated. The prospects for further developments on improving the efficiency of partnership between the state and private business in the implementation of infrastructure PPP projects are outlined. It is indicated that due to the development of financial mechanisms for the implementation of PPP projects, it is possible to ensure sustainable economic development of the country, improve the quality of human capital.

Keywords: *PPP projects, society, infrastructure, efficiency, inclusive development index, investments, institutional investors, private investors, GDP, development*

For citation: Vaslavskaya I. Yu., Ziyatdinov A. F., Koshkina I. A. Public infrastructure financing on the terms of public-private partnership. *Business. Education. Law*, 2022, no. 2, pp. 27—31. DOI: 10.25683/VOLBI.2022.59.222.

Введение

Основными источниками финансирования общественной инфраструктуры были средства государства. Но объективная необходимость увеличения социальных расходов государством приводит к росту дефицита бюджета и госдолга. Правительство ищет пути снижения расходов во избежание займов при финансировании общественной инфраструктуры. Развитие механизма использования частных инвестиций (а не займов) — одно из решений, оно возможно на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП), поэтому тема является **актуальной**. Развитие общественной инфраструктуры — важный аспект экономического развития любого государства, в том числе и Российской Федерации, он влияет на темпы экономического роста государства. По оценкам Всемирного банка, общие расходы на инфраструктуру должны быть 4...5 % от ВВП [1].

Изученность проблемы. Проблемы финансирования инфраструктуры страны и реализации проектов ГЧП рассматривались в трудах как российских (И. Ю. Ваславская, О. И. Пилипенко М. А. Матеева и др.), так и зарубежных (Пикетти, Meunier David, Quinet Emile, Nguyen Phong Thanh, U. Sharifkhodjaev, J. Abdullaev, Xiong Wei, Zhao Xianbo, Yuan Jing-Feng etc.) ученых [2—5]. Авторы отмечают важность ГЧП-проектов для улучшения ситуации финансирования инфраструктурных проектов, но не рассматривают в должной мере риски и социальные последствия при реализации таких проектов.

Научной новизной является обоснование необходимости вложения в развитие инфраструктуры страны за счет привлечения частного капитала и расширения практики применения механизмов государственно-частного партнерства. **Цель** исследования — формирование основных направлений развития государственно-частного партнерства в сфере финансирования инфраструктурных проектов.

Задачами исследования являются: определение проблем инвестирования в российскую инфраструктуру; оценка роли проектов ГЧП в этом процессе, перспективы.

Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в том, что его результаты могут быть использованы государством при формировании политики стимулирования партнерства государства и бизнеса, при определении перспективных проектов развития инфраструктуры.

Основная часть

Методология исследования. В основе методологии исследования лежат труды отечественных и зарубежных авторов, посвященные проблемам ГЧП, официальные данные МЭР РФ, данные некоммерческих организаций, связанных с ГЧП-проектами. В исследовании использовались экспертный, статистический методы обработки экономической информации, методы группировки, сравнительный анализ, методы классификации. Часть статистических данных, используемых в исследовании, представлена в статье в виде таблиц.

Результаты исследования. По оценкам экспертов [6], потребность в инфраструктурных инвестициях будет расти более быстрыми темпами, чем реальный объем инвестиций. Недофинансирование инвестиций в 2020 г. составляет 36 % и в 2040 г. превысит 45 % (табл. 1).

Сегодня, в рамках процесса аккумулирования и трансформации сбережений в реальные инвестиции, «следует ожидать возрастание роли долговых финансовых обязательств при реализации инфраструктурных проектов» [7].

На федеральном уровне сконцентрированы самые крупные проекты, в то время как многочисленные проекты, реализуемые на местном уровне, формируют менее 15 % от общего объема инвестиций (табл. 2).

Таблица 1

Инвестиции в инфраструктуру стран, млрд долл. [6]

Показатель	Год									
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	...	2040
Потребность в инвестициях	56,5	57,7	58,9	60,1	61,3	62,5	63,7	64,9	...	88,1
Инвестиции общие	38,0	38,3	38,6	38,9	39,2	39,6	39,9	40,2	...	48,4
Разрыв между потребностью и осуществленными инвестициями	18,5	19,4	20,3	21,2	22,1	22,9	23,8	24,7	...	39,7

Таблица 2

Рынок ГЧП по уровням реализации проектов

Уровень власти	Количество проектов	Доля, %	Общий объем инвестиций, млрд руб.	Доля, %	Объем инвестиций на один проект, млрд руб.
Федеральный	30	0,9	1818	40,6	60,6
Региональный	436	12,7	2019	45,1	4,6
Муниципальный	2974	86,5	642	14,3	0,2
Итого	3440	100,0	4479	100,0	1,3

В РФ в 2019 г. расходы на инфраструктуру составили около 2 трлн руб. (в текущих ценах повышение на 200 млрд руб.), доля в ВВП примерно 1,8 % (рост на 0,1 %). В 2019 г. вложение государства и частных инвесторов в инфраструктуру составило 4,9 трлн руб. (увеличение на 0,5 % к 2018 г.). Для ускоренного развития дополнительная потребность в инвестициях в инфраструктуру в 2021 г. составила 7,2 трлн руб. [8]. Запланированные суммы инвестиций в этих концессионных соглашениях составляют 1,6 % по отношению к размеру ВВП России. Аналогичный уровень в зарубежных странах в разы выше, что, как отмечает Минэкономразвития РФ, «свидетельствует о нераскрытом потенциале механизма концессионных соглашений для строительства инфраструктуры». Страна испытывает серьезный недостаток инвестиций в инфраструктурные объекты. По оценкам зарубежных экспертов (Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка), в период с 2020 по 2040 г. этот недостаток будет составлять ежегодно около 1,9 % от размера ВВП страны, в том числе в 2021—2025 гг. — 124 млрд, в 2026—2030 гг. — 269 млрд, в 2031—2035 гг. — 436 млрд, в 2036—2040 гг. — 625 млрд долл.

Для концессионных соглашений в России характерна существенная дифференциация инвестиций по уровню власти, заключившему такое соглашение: на федеральный уровень — 96 % инвестиций в транспортную инфраструктуру, муниципальный уровень — 93 % вкладывается в жилищно-коммунальное хозяйство [9].

Проекты ГЧП и МЧП, осуществляемые на основе Федерального закона № 224-ФЗ [8], в России носят единичный характер. Всего заключено 25 соглашений о ГЧП и МЧП с общим объемом инвестиций в сумме 62,4 млрд руб. (из них из внебюджетных источников — 76 %).

Развитие механизма привлечения средств частных инвесторов связано с разработкой новых и развитием существующих механизмов ГЧП. Роль финансового сектора в обеспечении притока инвестиций в развитие инфраструктурных общественных проектов является важной и будет расти [10].

При этом необходимо помнить, что в основу формирования института государственно-частного партнерства положена концепция финансирования проектов из разных источников [11], в том числе: собственные и заемные средства компаний, эмиссия ценных бумаг, лизинг и т. д. Основная цель государства при формировании проектов

государственно-частного партнерства — стимулирование притока объемов инвестиций в проекты общественной инфраструктуры государства.

Существует необходимость настроить организационно-экономический механизм осуществления партнерства так, чтобы он обеспечивал согласование интересов участников. При этом также должны быть удовлетворены:

- интересы бизнеса — получен положительный финансовый результат от реализации инвестиционных проектов и/или увеличена доля рынка;

- интересы государства — увеличены поступления обязательных платежей в бюджеты и/или сокращены государственные расходы и т. д.;

- интересы общества — улучшается качество оказания или доступность социальных услуг, обеспечивается развитие транспортной, жилищно-коммунальной или социальной инфраструктуры.

Не менее важным является справедливое распределение рисков и выгод от реализации ГЧП-проектов между публичным и частным партнерами.

В РФ процедура обоснования выбора способа реализации инфраструктурного проекта является обязательной только для проектов ГЧП, реализуемых в рамках Федерального закона № 224-ФЗ, оценка эффективности проекта и сравнение эффективности при прямом финансировании из бюджета государства осуществляются на этапе принятия решения о реализации проекта.

Постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2015 г. № 1514 утверждена методика проведения оценки эффективности проектов ГЧП и МЧП и обоснования их сравнительного преимущества (Приказ Минэкономразвития России от 30 ноября 2015 г. № 894), которая опирается на сравнение чистых приведенных затрат и поступлений бюджета, с учетом возможных обязательств публичного (государственного) партнера в случае возникновения рисков событий [12] в случаях применения ГЧП и(или) использования прямого бюджетного финансирования (например, госзаказ).

Несмотря на очевидные преимущества методики, она также имеет ряд недостатков и ограничений, в частности:

- не учитывается в достаточной степени специфика рисков ГЧП-проектов и МЧП-проектов, принимаются равными вероятности возникновения рисков при осуществлении проектов ГЧП и при осуществлении госзаказа;

– не в полной мере рассмотрена специфика денежных потоков при реализации проектов ГЧП и МЧП, в том числе при досрочном прекращении действия таких проектов.

Обсуждение результатов

Таким образом, полученные в результате исследования данные говорят о том, что развитие финансовых инструментов проектов ГЧП способно в существенной мере стимулировать улучшение не только экономической, но и социальной ситуации в стране. Существующие проблемы финансирования проектов ГЧП в области строительства и эксплуатации инфраструктурных объектов носят не фундаментальный, а прикладной характер, могут быть решены за счет принятия соответствующих нормативных актов и общего улучшения правовой защиты участников проекта [13].

Исследования основных направлений повышения эффективности ГЧП в реализации инфраструктурных проектов являются важным направлением исследовательской деятельности, потому существует объективная необходимость повышать эффективность инвестиционной деятельности государства (повышать эффективность государственных инвестиций), повышать показатели страны, в том числе за счет развития общественной инфраструктуры. Развитие государственно-частного партнерства обеспечивает развитие общественной инфраструктуры с участием бюджетных и внебюджетных средств и является фактором социального и экономического прогресса общества.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Global lessons on financing infrastructure. Infrastructure round table. Lagos : McKinsey & Company, 2013. P. 4.
2. Matveeva M. Value engineering of public-private partnership infrastructure projects // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 2021. Vol. 751. DOI: 10.1088/1755-1315/751/1/012159.
3. Meunier D., Quinet E. Public private partnership // International Encyclopedia of Transportation. 2021. Pp. 385—391. DOI: 10.1016/b978-0-08-102671-7.10073-9.
4. Nguyen P. T., Likhitruangsilp V., Onishi M. Success factors for public-private partnership infrastructure projects in Vietnam // Journal of Infrastructure Systems. 2020. Vol. 10. Pp. 858—865.
5. Sharifkhodjaev U., Abdullaev J. Public-private partnership and its definition // Bulletin of Science and Practice. 2021. Vol. 7. Pp. 362—369. DOI: 10.33619/2414-2948/66/36.
6. Инвестиции РФ и мира в развитие инфраструктуры. URL: <https://rosinfra.ru/digest/investment>.
7. Варнавский В. Г. Государственно-частное партнерство как антикризисная мера // Институты и механизмы государственного регулирования экономики : сб. М. : И, РАН, 2012. С. 94.
8. Инвестиции в инфраструктуру. Аналитический обзор / InfraOneResearch. М., 2020.
9. Зедина Ю. Партнерство государства и бизнеса в сфере производства и реализации общественных благ // Федерализм. 2014. № 4. С. 90.
10. Vaslavskaya I. Y. Public-private partnership and financing the development of national infrastructure: safeguarding public finance sustainability // Social, economic, and environmental impacts between sustainable financial systems and financial markets, 2019. Pp. 261—288.
11. Барышева А. В. Инвестиционная политика перехода к инновационной экономике России. М. : ТЕИС, 2004.
12. Ex post risk management in public-private partnership infrastructure projects / Xiong Wei, Zhao Xianbo, Yuan Jing-Feng, Luo Sai // Project Management Journal. 2017. Vol. 48. Pp. 76—89. DOI: 10.1177/875697281704800305.
13. Пикетти Т. Капитал в XXI веке / Пер. с англ. М. : Ад Моргинем Пресс, 2016.
14. World Economic Forum. The Inclusive Growth and Development Report 2017. Geneva, 2017.
15. Хеллман Э. Загадка экономического роста / Пер. с англ. А. Калинина ; под ред. М. Ханаевой, Е. Синельниковой. М. : Изд-во Ин-та Гайдара, 2011. Гл. 6. Воздействие неравенства на рост. С. 139—145.

REFERENCES

1. *Global lessons on financing infrastructure. Infrastructure round table.* Lagos, McKinsey & Company, 2013. P. 4.
2. Matveeva M. Value engineering of public-private partnership infrastructure projects. In: *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 2021. Vol. 751. DOI: 10.1088/1755-1315/751/1/012159.
3. Meunier D., Quinet E. Public private partnership. *International Encyclopedia of Transportation*, 2021. Pp. 385—391. DOI: 10.1016/b978-0-08-102671-7.10073-9.

Выводы (заключение)

Таким образом, в России при реализации проектов партнерства государства и бизнеса необходимо решить ряд системных задач, обеспечивающих развитие инвестиционной активности в сфере финансирования инфраструктурных объектов.

Проблемы внебюджетного финансирования инфраструктурных ГЧП-проектов связаны с развитием механизма корректной оценки возможных участников этих проектов, разработки оценки деятельности государства в этих проектах, формирования условий, повышающих инвестиционную привлекательность проектов для частных инвесторов, формирование оценочных критериев и оценок реализации этих показателей для населения, которые позволят обществу формировать мнение об эффективности реализации ГЧП-проектов. Показатели ВВП, ВВП на душу населения или темпов роста и прироста этих показателей начинают меньше удовлетворять общество. Оценка обществом эффективности использования бюджетных средств в ГЧП-проектах также опирается на неэкономические показатели, например на индекс справедливости. Некоторые современные исследователи занимаются разработкой структуры нового показателя, заменяющего ВВП. Речь идет об индексе инклюзивного развития (Inclusive Development Index) [14], который включает в себя критерии роста, справедливости, устойчивости, которые определяют стабильность экономического роста национальной экономики [15], что означает также необходимость корректировки применяемых подходов к определению эффективности проектов ГЧП.

4. Nguyen P. T., Likhitrungsilp V., Onishi M. Success factors for public-private partnership infrastructure projects in Vietnam. *Journal of Infrastructure Systems*, 2020, vol. 10, pp. 858—865.
5. Sharifkhodjaev U., Abdullaev J. Public-private partnership and its definition. *Bulletin of Science and Practice*, 2021, vol. 7, pp. 362—369. DOI: 10.33619/2414-2948/66/36.
6. *Investments of the Russian Federation and the world in infrastructure development*. (In Russ.) URL: <https://rosinfra.ru/digest/investment>.
7. Varnavskii V. G. Public-private partnership as an anti-crisis measure. In: *Institutes and mechanisms of state regulation of the economy. Collection of articles*. Moscow, IMEMO RAN, 2012. (In Russ.)
8. *Infrastructure investments. Analytical review*. InfraOne Research, 2020. (In Russ.)
9. Zedina Yu. Partnership of the state and business in the sphere of production and implementation of public goods. *Federalizm*, 2014, no. 4, pp. 85—94. (In Russ.)
10. Vaslavskaya I. Y. Public-private partnership and financing the development of national infrastructure: safeguarding public finance sustainability. In: *Social, economic, and environmental impacts between sustainable financial systems and financial markets*, 2019. Pp. 261—288.
11. Barysheva A. V. *Investment policy of the transition to the innovative economy of Russia*. Moscow, TEIS. 2004. (In Russ.)
12. Xiong Wei, Zhao Xianbo, Yuan Jing-Feng, Luo Sai. Ex post risk management in public-private partnership infrastructure projects. *Project Management Journal*, 2017, vol. 48, pp. 76—89. DOI: 10.1177/875697281704800305.
13. Piketty T. *Capital in the XXI century*. Transl. from English. Moscow, Ad Marginem Press., 2016. (In Russ.)
14. *World Economic Forum. The Inclusive Growth and Development Report 2017*. Geneva, 2017.
15. Helpman E. *The Riddle of Economic Growth*. Transl. from English. Moscow, Izdatel'stvo Instituta Gaidara, 2011. Chapter 6. The impact of inequality on growth. Pp. 139—145. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 13.03.2022; одобрена после рецензирования 22.03.2022; принята к публикации 29.03.2022.
The article was submitted 13.03.2022; approved after reviewing 22.03.2022; accepted for publication 29.03.2022.

Научная статья
УДК 338.24/343.535
DOI: 10.25683/VOLBI.2022.59.219

Irina Anatolevna Yankina
Doctor of Sociology, Associate Professor,
Professor of the Department of Management,
Taganrog Institute of Management and Economics
Taganrog, Russian Federation
i.yankina@tmei.ru

Ирина Анатольевна Янкина
д-р социол. наук, доцент,
профессор кафедры управления,
Таганрогский институт управления и экономики
Таганрог, Российская Федерация
i.yankina@tmei.ru

ОСОБЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ПРАКТИКИ УПРАВЛЕНИЯ БАНКРОТСТВОМ

08.00.05 — Экономика и управление народным хозяйством

Аннотация. В научной статье рассматриваются особенности российской практики управления банкротством. Цель исследования заключается в сравнительном анализе последствий управления банкротством на основе оценки динамики проведенных процедур антикризисного управления в Ростовской области. Предметом является динамика проведенных в Ростовской области процедур антикризисного управления. Гипотеза: предполагается, что динамика изменений во внешней среде способствует повышению числа проводимых арбитражным судом процедур конкурсного производства.

Методологической основой исследования является системный подход, сравнительный анализ и статистический анализ. Статистика процедур арбитражного управления показывает ситуацию, к которой подошла организация в результате антикризисного управления. Сравнительный анализ показал, что процедуры мирового соглашения и финансового оздоровления применяются редко. Наибо-

лее часто в практике управления банкротством применяется конкурсное производство. Данные показывают, что в 2016—2017 гг. заявление о признании банкротства в арбитражный суд чаще поступало от кредиторов, а в 2018—2020 гг. — от должников. То есть банкротство становится более удобным выходом из сложившейся ситуации, чем финансовое оздоровление. Поэтому финансовое оздоровление в Ростовской области — самая непопулярная арбитражная процедура. Ее использование предполагает развитие у персонала антикризисные компетенции. Их незрелость у менеджеров организации обрекает ее на пролонгацию кризисного процесса или его усугубление.

Проведенное исследование позволит менеджерам скорректировать свои решения исходя из результатов действующей арбитражной практики. Высокая вероятность угрозы несостоятельности приводит российские организации к необходимости поиска мер по сглаживанию кризисных проявлений в формате ранней антирисковой диагностики.