

УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТАМИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Проскурякова Елена Александровна¹
Сатин Яков Александрович²

Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I.

Аннотация: Данная статья посвящена вопросам управления проектами государственно-частного партнёрства в сфере городского общественного транспорта. Рассмотрены положительные стороны этих проектов и проблемы, препятствующие их широкому распространению. Дана характеристика проекта модернизации трамвайного сообщения в г. Санкт-Петербург.

Ключевые слова: проект, управление проектами, государственно-частное партнерство, трамвайное сообщение.

PROJECT MANAGEMENT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE FIELD OF URBAN PUBLIC TRANSPORT

Proskuryakova E.A.

Satin Y.A.

Russian Federation, Saint Petersburg, Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University.

Abstract: This article is devoted to the management of public-private partnership projects in the field of urban public transport. The positive aspects of these projects and the problems that prevent their wide distribution are considered. The characteristic of the project of modernization of the tram service in St. Petersburg is given.

Key words: project, project management, public-private partnership, tram service.

Введение

Государственно-частное партнерство (ГЧП) является формой взаимно выгодного сотрудничества между государством и частным бизнесом при реализации крупных социально значимых проектов на основе совместного финансирования и распределения ответственности. В последние годы программы развития транспортной инфраструктуры и ее обслуживания на основе различных договорных форм между государством и бизнесом получают в нашей стране все большее распространение, доказывая свою эффективность и жизнеспособность [2, 3]. Однако их реализация затруднена ввиду наличия бюрократических препятствий, низкой степени готовности нормативной базы к массовой реализации подобных проектов, недостаточной информированности и заинтересованности как представителей власти, так и бизнеса. Целью данного исследования является анализ применения механизма государственно-частного

¹Кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика транспорта» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I.

²Студент 4 курса специалитета, факультет «Управление перевозками и логистика», Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I.

партнерства в сфере реализации проекта модернизации трамвайного сообщения в г. Санкт-Петербург.

Ход исследования

Реализация механизмов ГЧП в Российской Федерации (РФ) основана на следующих базовых документах: Федеральный закон № 115-ФЗ от 21.07.2005 «О концессионных соглашениях», Федеральный закон № 224-ФЗ от 13.07.2015 «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». Проекты ГЧП чаще всего реализуются на уровне субъектов, поэтому важно обращать внимание на аспекты нормативной базы региона, который затронет реализация данного проекта ГЧП.

В 2016 году между Правительством Санкт-Петербурга и «Транспортной концессионной компанией» (ТКК) был подписан договор, на основании которого ТКК обязалась провести комплексную реконструкцию трамвайной сети в Красногвардейском районе, которая тогда принадлежала городу через ГУП «Горэлектротранс». Взамен городские власти обязались передать концессионеру землю под трамвайными путями в аренду на 30 лет, ликвидировать дублирующие трамвай автобусные и троллейбусные маршруты и предоставить право на получение выручки с продажи билетов и отлова безбилетников в течение срока эксплуатации, а также на получение дотаций из бюджета в случае, если пассажиропоток будет меньше, чем оговорено соглашением. Трамвайная система «Чижики» в Санкт-Петербурге стала первым проектом ГЧП по комплексной реконструкции трамвайного движения в России.

На данный момент проект уже полностью реализован: в системе действуют 4 трамвайных маршрута общей протяжённостью 14 км, на которых работают 23 единицы подвижного состава – трёхсекционные трамваи Stadler «Метелица» длиной 33,5 м и пассажироместимостью 256 чел.

Согласно показателям ТКК, представленным в отчёте [4] в январе 2020 года, средний дневной пассажиропоток вырос в 1,9 раза по сравнению с показателями до реконструкции. Количество трамваев на линии сократилось с 42 до 20 единиц, в то время как средняя маршрутная скорость выросла с 13 до 25 км/час.

Данные сведения подтверждают успешность реализации проекта ГЧП в сфере городского транспорта общего пользования и стимулируют другие города и регионы страны запускать подобные механизмы взаимодействия для территориального развития.

Основными целями и задачи ГЧП в сфере обеспечения городских пассажирских перевозок являются:

- обеспечение безопасной и бесперебойной работы системы транспортного обслуживания в городах с учетом взаимодействия государства через унитарные предприятия и частных партнеров;
- достижение минимального срока окупаемости вложенных инвестиций одновременно с привлечением максимально возможного объема инвестиций;
- минимизация расходов из федерального, местных и региональных бюджетов на дотирование пассажирских перевозок;
- расширение списка заинтересованных сторон проекта, информирование о выгодах от его осуществления;
- обеспечение конкурентоспособности проекта в ходе и после его реализации путем диверсификации перечня инвесторов и использования научной экспертизы;
- создание гарантированных условий взаимного выполнения сторонами партнерства принятых на себя обязательств по реализации инвестиционного проекта;
- внедрение новых и соблюдение существующих нормативных баз и актов в сфере регулирования перевозочного процесса;
- экономическое развитие отраслей, затрагиваемых в ходе реализации инвестиционных проектов ГЧП; развитие региональных экономик (рост средней заработной платы, повышение уровня жизни, исчисляемого в различных статистических

показателях экономики, социологии и демографии, увеличение количества рабочих мест высокой квалификации и др.);

- переосмысление концепции пассажирских перевозок с переориентацией на пользователя транспортных услуг, установление прямой и обратной связи для мониторинга уровня удовлетворенности пассажиров предоставляемыми услугами.

Можно указать на следующие слабые места при воплощении проектов ГЧП на транспорте в РФ:

- недостатки правового регулирования отношений в сфере ГЧП;
- излишняя бюрократизация органов государственной власти и местного самоуправления;
- взаимное недоверие потенциальных сторон сотрудничества;
- чрезмерная масштабность большинства проектов, что вызывает невозможность полноценного участия небольших инвесторов [1];
- совокупность макроэкономических причин.

Полученные результаты и выводы (Заключение)

Практика реализации проектов ГЧП в транспортной отрасли РФ имеет целый ряд преимуществ, однако ее дальнейшее развитие требует решения комплекса задач. Так, необходимо более глубоко проработать механизмы сотрудничества государства и частного бизнеса в процессе создания и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры в рамках ГЧП, создать привлекательные условия для отраслевых и межотраслевых инвесторов, провести массовую информационную кампанию среди потенциально заинтересованных сторон, принять макроэкономические меры по развитию транспортной отрасли.

Список использованных источников

1) Башлыкова А. С. Проблемы и перспективы внедрения механизма ГЧП на примере транспортной отрасли // Современные инновации. 2015. №2 (2). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-i-perspektivy-vnedreniya-mehanizma-gchp-na-primere-transportnoy-otrasli> (дата обращения: 09.03.2023).

2) ГЧП: транспорт в приоритете. Транспорт России. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://transportrussia.ru/item/4985-gchp-transport-v-prioritete.html> (дата обращения: 09.03.2023).

3) ГЧП-проекты в транспортной инфраструктуре – опыт двух столиц: РБК Магазин исследований. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://marketing.rbc.ru/articles/158/> (дата обращения: 09.03.2023).

4) Стратегия устойчивого развития: Создание, реконструкция и эксплуатация трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга // ООО «ТКК» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://tkk-lrt.ru/wp-content/uploads/Prezentaciya-TKK-MG-20012020.pdf> (дата обращения: 09.03.2023).