

Вестник Самарского государственного экономического университета. 2025. № 6 (248). С. 93–105.
Vestnik of Samara State University of Economics. 2025. No. 6 (248). Pp. 93–105.

Научная статья
УДК 625.7/.8:338.242

Строительство автомобильных дорог магистрального типа с применением концессионных соглашений

Инна Михайловна Шор

Волгоградский государственный университет, Волгоград, Россия, shorIM@volsu.ru

Аннотация. Актуальность исследования связана с высокой потребностью в формировании эффективно функционирующей транспортной инфраструктуры России, отвечающей приоритетам национального развития. Цель исследования – обоснование целесообразности применения концессионных соглашений при строительстве автомобильных дорог магистрального типа и разработка рекомендаций, направленных на совершенствование данного процесса. Новизна исследования заключается в разработке теоретических положений и практических рекомендаций, направленных на формирование развитой практики применения концессионных соглашений при строительстве автомагистралей. Методологическую основу работы составили методы сравнения, синтеза, анализа, экспертной оценки и логический метод, информационную основу – официальные документы, нормативно-правовые акты, материалы платформы «Росинфра». Также использованы результаты изучения научных работ российских и зарубежных ученых, аналитических материалов по вопросам применения государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре в целом и ее автодорожной составляющей в частности. Проведена оценка текущего состояния автомобильных дорог России и определены перспективы их строительства. На основе SWOT-анализа концессионных соглашений обоснована целесообразность их применения при строительстве автомагистралей, сделаны акценты на существенных характеристиках моделей данной формы ГЧП. Проанализированы ключевые показатели реализации автомагистральных проектов ГЧП. Систематизированы факторы, сдерживающие развитие концессионной практики реализации проектов по строительству автомагистралей, разработаны рекомендации по их устранению. Представлен комплекс условий, содействующих эффективному применению концессионных соглашений при строительстве автомагистралей. Теоретическая значимость исследования заключается в формировании научных основ применения концессионных соглашений при строительстве автомагистралей, а практическая значимость состоит в использовании полученных результатов при разработке и реализации концессионных автомагистральных проектов.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, дорожное строительство, автомобильные дороги, автомагистраль, государственно-частное партнерство, ГЧП, концессионное соглашение, проект, государство, бизнес

Основные положения:

- ♦ преобладание преимуществ и возможностей над недостатками и угрозами концессионного соглашения позволяет рассматривать его как привлекательную форму ГЧП в отношении строительства автомобильных дорог магистрального типа, предполагающую осуществление прямого сбора платы с пользователей автомобильными дорогами и платы публичного партнера;
- ♦ ключевые показатели реализации автомагистральных проектов ГЧП свидетельствуют о наличии организационно-управленческих, финансово-экономических, производственно-технологических и правовых факторов, сдерживающих развитие концессионной практики реализации проектов по строительству автомагистралей;
- ♦ обеспечение эффективности применения концессионных соглашений при строительстве автомагистралей предполагает формирование качественной нормативной базы, развитой институциональной

© Шор И.М., 2025

среды, а также слаженного механизма взаимодействия партнеров, обладающих достаточными компетенциями и ресурсным обеспечением для результативной реализации концессионных автомагистральных проектов, на которые со стороны государства имеется долгосрочный спрос.

Для цитирования: Шор И.М. Строительство автомобильных дорог магистрального типа с применением концессионных соглашений // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2025. № 6 (248). С. 93–105.

Original article

Construction of main-type highways using concession agreements

Inna M. Shor

Volgograd State University, Volgograd, Russia, shorIM@volsu.ru

Abstract. The relevance of the research is related to the high need for the formation of an efficiently functioning transport infrastructure in Russia that meets the priorities of national development. The purpose of the study is to substantiate the expediency of using concession agreements in the construction of highways and to develop recommendations aimed at improving this process. The novelty of the research lies in the development of theoretical provisions and practical recommendations aimed at forming a well-developed practice of applying concession agreements in the construction of highways. The methodological basis of the work consists of methods of comparison, synthesis, analysis, expert assessment and the logical method, the information basis is official documents, regulatory legal acts, materials of the Rosinfra platform. The results of the study of scientific papers by Russian and foreign scientists, analytical materials on the application of public-private partnership in transport infrastructure in general and its road component in particular were also used. An assessment of the current state of Russian highways has been carried out and the prospects for their construction have been determined. Based on a SWOT analysis of concession agreements, the expediency of their use in the construction of highways is substantiated, and emphasis is placed on the essential characteristics of models of this form of public private partnership (PPP). The key indicators of the implementation of motorway PPP projects are analyzed. The factors constraining the development of concessionary practice in the implementation of highway construction projects are systematized, and recommendations for their elimination are developed. A set of conditions is presented that facilitate the effective application of concession agreements in the construction of highways. The theoretical significance of the research lies in the formation of the scientific foundations for the application of concession agreements in the construction of motorways, and the practical significance lies in the use of the results obtained in the development and implementation of concession motorway projects.

Keywords: transport infrastructure, road construction, highways, motorway, public-private partnership, PPP, concession agreement, project, government, business

Highlights:

- ♦ the predominance of the advantages and opportunities over the disadvantages and threats of the concession agreement allows us to consider it as an attractive form of PPP in relation to the construction of main-type highways, involving direct collection of fees from highway users and fees from a public partner;
- ♦ key indicators of the implementation of motorway PPP projects indicate the presence of organizational, managerial, financial, economic, industrial, technological and legal factors hindering the development of concessionary practice for the implementation of motorway construction projects;
- ♦ ensuring the effectiveness of concession agreements in highway construction involves the formation of a high-quality regulatory framework, a well-developed institutional environment, as well as a well-coordinated mechanism for cooperation between partners with sufficient competencies and resources for the effective implementation of concessionary highway projects for which there is long-term demand from the state.

For citation: Shor I.M. Construction of main-type highways using concession agreements // Vestnik of Samara State University of Economics. 2025. No. 6 (248). Pp. 93–105. (In Russ.).

Введение

Россия по протяженности сети автомобильных дорог, равной почти 1,6 млн км, занимает пятое место в мире [1; 2]. При этом, если руководствоваться данными РИА Рейтинг за 2023 г., можно сделать вывод о несоответствии почти половины российских автомобильных дорог нормативным требованиям [3]. Кроме того, вызывает опасение тот факт, что наряду со сложной ситуацией региональной и муниципальной сети автомобильных дорог ухудшаются качественные характеристики федеральной сети, в частности, относящейся к автомагистралям, отличительные особенности которых заключаются в повышенной проходимости и высокой скорости движения на больших расстояниях. Наряду с этим мегаполисы и отдаленные районы нашей страны испытывают потребность в строительстве современных автомобильных дорог магистрального типа. Таким образом, можно сделать вывод о наличии множества нерешенных проблем в отечественной транспортной инфраструктуре, негативно отражающихся на качестве жизни населения и деловой активности бизнеса.

В перспективе благодаря реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» столь негативная автодорожная ситуация должна быть переломлена путем реализации плана дорожного строительства на ближайшие 5 лет, предусматривающего осуществление проектов по строительству и реконструкции автомобильных дорог общей стоимостью 14 трлн руб. с использованием средств федерального бюджета, дорожных фондов регионов и внебюджетных источников. За счет данных финансовых ресурсов планируется ввести более 2,1 тыс. км федеральных автомобильных дорог, построить и реконструировать региональные автомобильные дороги протяженностью свыше 1 тыс. км, увеличить протяженность скоростных автомагистралей более чем в 2 раза – с текущих 6 тыс. км до 11–12 тыс. км, из которых 7 тыс. км будут платными [4]. Соответственно, при успешном достижении показателей данного плана можно

будет говорить о положительных изменениях в формировании и развитии российской сети автомобильных дорог, содействующей территориальной связности, улучшению транспортной доступности, росту оборотов внутренней и внешней торговли и др., что в итоге позволит эффективно решить комплекс масштабных социально-экономических задач развития отдельных территорий и страны в целом.

Ведущую роль во внебюджетных источниках финансирования дорожного строительства играет государственно-частное партнерство, позволяющее в условиях ограниченности средств государственного бюджета успешно реализовать проекты по строительству и реконструкции автомобильных дорог с привлечением ресурсов, опыта и компетенций бизнеса. При этом между государством и бизнесом осуществляется распределение рисков и ответственности, учитывая их ресурсное обеспечение и возможности по минимизации/исключению отрицательных последствий проявления рисков реализации автодорожных проектов.

Одной из наиболее привлекательных форм ГЧП, применяемых при реализации автодорожных проектов в России и зарубежных странах, является концессионное соглашение, в рамках которого на частного партнера возлагаются обязательства по финансированию, проектированию, строительству/реконструкции и последующей эксплуатации автомобильных дорог при соблюдении баланса партнерских интересов. Данная форма применяется в отношении всех типов автомобильных дорог, в частности, автомагистралей – неотъемлемой части современной сети автодорог, стратегическое назначение которой заключается в разгрузке городской дорожной сети от транзитных автомобилей и выводе грузопотоков за городские пределы.

В зависимости от источника возврата инвестиций выделяют концессионные соглашения с прямым сбором платы с пользователей автомобильными дорогами и платой концедента, сравнительная характеристика которых представлена на рис. 1. Данные модели кон-

Концессионное соглашение с прямым сбором платы с пользователей автомобильными дорогами	Концессионное соглашение с платой концедента
Характер интенсивности автодорожного движения	
Высокая степень	Низкая степень
Носитель риска трафика	
Концессионер	Концедент
Основное функциональное назначение концессионера	
Софинансирование на этапе проектирования и строительства автомобильных дорог; строительство/реконструкция, содержание; текущий и капитальный ремонт автомобильных дорог; сбор платы за проезд	
Основное функциональное назначение концедента	
Софинансирование на этапе проектирования и строительства; определение требований к автомобильным дорогам; контроль деятельности концессионера	
	Выплата эксплуатационных платежей
Особенности формирования затрат концедента	
Наименьшие затраты в течение всего жизненного цикла проекта; наличие риска возникновения дополнительных затрат в виде увеличенных выплат минимальной гарантии доходности в случае недостижения планируемых показателей выручки	Приемлемые затраты в период строительства/реконструкции автомобильных дорог, но их совокупный размер высокий за счет фиксированного платежа, покрывающего обслуживание заемных средств концессионера в период эксплуатации автомобильных дорог

Рис. 1. Модели концессионных соглашений, применяемых при реализации автодорожных проектов

цессионных соглашений входят в состав контрактных форм ГЧП, применяемых ГК «Автодор» при осуществлении полномочий концедента от имени Российской Федерации в процессе реализации автодорожных проектов.

Учитывая в совокупности вышесказанное, была поставлена цель исследования – обоснование целесообразности применения концессионных соглашений при строительстве автомобильных дорог магистрального типа и разработка рекомендаций, направленных на совершенствование данного процесса.

В современной научной литературе можно встретить множество работ, в которых исследуются различные аспекты применения ГЧП в транспортной инфраструктуре России. В частности, Н.А. Журавлева, Т. Кльештик [5] представляют ГЧП как способ решения проблем финансирования проектов развития транспортной инфраструктуры. А.В. Семенов [6], Л.В. Ачба, Л.Г. Ворона-Сливинская, Е.В. Воскресенская [7], Е.М. Голубева [8] подробно рассматривают особенности применения ГЧП в отечественной транспортной инфраструктуре, а К.В. Черкасов, А.В. Пиптюк [9] определяют механизмы и перспективы совершенствования его регулирования.

А.Я. Быстряков, Е.С. Былым [10], В.Ю. Коныхов [11], Ф.М. Ибятков [12], О.А. Герасименко, Ж.Н. Авилова, М.В. Семибратский [13]

раскрывают перспективность использования ГЧП в строительстве автомобильных дорог, а Н.А. Бутакова, И.В. Евграфова [14] исследуют связанные с этим процессом актуальные проблемы. Н.С. Бондарев, В.В. Ольховик [15] представляют комплекс предложений по совершенствованию ГЧП в автодорожной инфраструктуре, а В.А. Буйвис, А.В. Новичихин [16] моделируют сценарии роста технического уровня и эксплуатационного состояния автодорожной инфраструктуры на примере кольцевой автомобильной дороги с использованием ГЧП.

Концессионному соглашению как форме ГЧП, используемой в транспортной инфраструктуре и ее автодорожной составляющей, посвящены работы таких авторов, как Н.Н. Бондарь [17], Л.В. Гейдт, В.В. Гейдт [18], В.Ю. Ланцева, Л.В. Ятченко [19].

Вышеотмеченных российских авторов дополним зарубежными исследователями, научные работы которых посвящены анализу и оценке эффективности применения ГЧП в транспортной инфраструктуре и ее автодорожной составляющей на примере отдельных стран, а также разработке направлений его совершенствования [20–23].

Не снижая значимости работ представленных авторов, подчеркнем отсутствие специального научного исследования строительства автомобильных дорог магистрального типа с при-

менением концессионных соглашений, учитывая приоритеты развития современной России.

Методы

Методологической основой исследования послужили:

- ♦ метод сравнения, позволивший сопоставить сущностные характеристики моделей концессионных соглашений;
- ♦ метод синтеза, способствующий объединению в единое целое преимуществ, возможностей, недостатков и угроз строительства автомобильных дорог магистрального типа с применением концессионных соглашений;
- ♦ метод анализа, на основе которого исследованы ключевые показатели реализации автомагистральных проектов ГЧП;
- ♦ логический метод, содействующий выявлению факторов, сдерживающих развитие концессионной практики реализации проектов по строительству автомагистралей;
- ♦ метод экспертной оценки, позволивший разработать рекомендации по устранению вышеотмеченных факторов и определить комплекс условий эффективного применения концессионных соглашений при строительстве автомагистралей.

В качестве основных результатов применения всех этих методов выступило формирование комплексного представления о концессионном соглашении как перспективном инструменте государственной политики в автомобильном строительстве, содействующем удовлетворению общественных потребностей в качественных транспортных услугах.

Результаты

Анализ российского рынка автомагистральных проектов ГЧП, проведенный по состоянию на август 2024 г. с использованием базы платформы «Росинфра» [24], позволил сделать следующие выводы:

- ♦ концессионные соглашения занимают лидирующие позиции по количественным и стоимостным показателям, что также характерно для всего российского рынка ГЧП. Так, первый показатель составляет около 80% от общего количества автомагистральных проектов ГЧП, равного 96, а второй – около 50% от совокупной величины всех инвестиционных

вложений в реализацию автомагистральных проектов ГЧП, составляющей более 3 трлн руб. Наряду с концессионными соглашениями при строительстве автомагистралей используется другая форма классического ГЧП – соглашение о ГЧП и формы неклассического ГЧП (инвестиционный договор (соглашение), соглашение о сотрудничестве (взаимодействии), долгосрочный договор с юридическими лицами с участием публичных образований, договор аренды (безвозмездного пользования) с инвестиционными обязательствами).

Столь высокие показатели концессионных соглашений на рынке автомагистральных проектов ГЧП связаны со множеством их преимуществ и возможностей, наиболее существенные из них представлены на рис. 2 и 3.

Обладанию столь весомыми преимуществами и возможностями концессионных соглашений способствует сформированное за долгие годы специальное законодательство РФ, подкрепленное обширной правоприменительной практикой. В свою очередь это выступает прочным фундаментом защиты прав публичного и частного партнеров. Кроме того, условия закрепленных законодательством концессионных соглашений содействуют, во-первых, формированию выгодных автомагистральных проектов в течение всего их жизненного цикла (например, по отдельным участкам автомобильной дороги М-11 «Нева», действующей по модели концессионного соглашения с платой концедента; платежи пользователей обеспечивают не только покрытие затрат и доходность концессионера, но и снижение затрат государства в течение проектного цикла); во-вторых, высокому уровню технических, эксплуатационных, потребительских характеристик автомагистралей в сравнении с реализацией проектов без применения ГЧП.

Вместе с тем применение концессионных соглашений не лишено недостатков, связанных со сложностями структурирования автомагистральных проектов, длительностью и ресурсозатратностью подготовительного этапа, требующего высокой квалификации проектных разработчиков в правовых, экономических, технико-технологических и иных решениях, наличием затруднений при подготовке объектов к реализации автомагистральных проек-



Рис. 2. Преимущества концессионных соглашений как формы реализации автомагистральных проектов

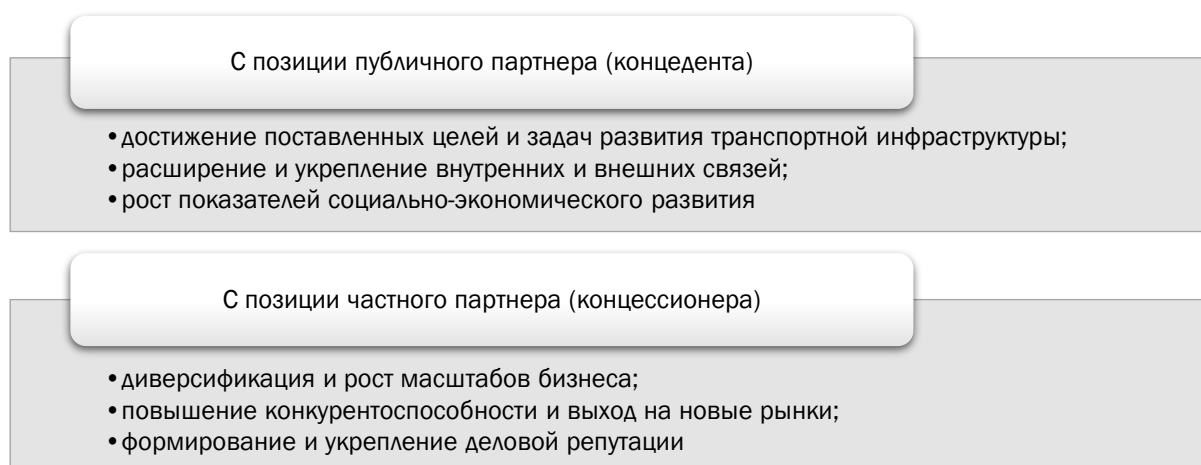


Рис. 3. Возможности концессионных соглашений как формы реализации автомагистральных проектов

тов, сложностью оценки проектных рисков и проведения долгосрочных финансово-экономических расчетов, длительностью срока проектной окупаемости. В части последнего недостатка отметим, что из-за долгосрочности реализации автомагистральных проектов (в среднем срок проектной окупаемости составляет 20–30 лет) под влиянием макроэкономических, геополитических, эпидемиологических и иных факторов значительно возрастают про-

ектные риски, отражающие основную угрозу применению концессионных соглашений – возникновение в худшую сторону отклонений фактических от плановых показателей реализации проектов. В качестве примера реализации таких угроз приведем концессионное соглашение в отношении автомобильной дороги «Обход Хабаровска 13-42 км», по которому плановые показатели свидетельствовали о проектной окупаемости, а фактические пока-

затели привели к значительному финансовому бремени для регионального бюджета. Одной из ключевых причин сложившейся ситуации стало недостижение планового объема платы, полученной за пользование автомагистралью. В свою очередь, отсутствие средств в региональном бюджете для осуществления концессионеру платы за строительство и обслуживание автомагистрали привело к его обращению в суд с иском о взыскании с концедента накопившейся задолженности.

Для снижения негативных последствий проявления недостатков и угроз концессионных соглашений необходимо построить эффективную систему риск-менеджмента автомагистральных проектов, в рамках которой требуется четкое определение зон ответственности каждого партнера. Например, по составляющим элементам риска трафика это может выглядеть следующим образом. Концессионер отвечает за риск, связанный с качеством эксплуатации автомагистралей и маркетингом. В свою очередь, на концедента возлагается ответственность за риски со стороны конкурирующих проектов, которые могут переключить часть прогнозного трафика на себя, и риски, связанные с платежеспособным спросом потребителей автомагистралей. Такое распределение зон ответственности партнеров позволяет достичь баланса интересов и стимулов, которые для концессионера связаны с максимизацией количества пользователей и созданием наилучших условий функционирования автомагистралей, а для концедента – с осуществлением последовательной и эффективной транспортной политики, позволяющей выделить наиболее перспективные направления автомагистральных проектов без их дублирования. Также необходимо подчеркнуть, что важное место в системе риск-менеджмента автомагистральных проектов занимают идентификация, анализ, оценка и моделирование рисков посредством составления их списка/реестра и матрицы, а также выбор оптимальных методов управления рисками и их дальнейшее применение, подкрепленное контролем и мониторингом результатов реализации автомагистральных проектов.

Недостатки и угрозы являются менее весомыми при комплексном подходе к сравнению

с преимуществами и возможностями концессионных соглашений, учитывающем всю совокупность факторов, первостепенное место в которых занимают социально-экономические эффекты от применения концессионных моделей реализации автомагистральных проектов (формирование комфортной и безопасной среды для жизни, повышение качества жизни, снижение логистических расходов, формирование новых логических цепочек, рост объемов производства и товарооборота и др.). В свою очередь, все это подчеркивает общественную значимость концессионных соглашений, позволяющих в оптимальные сроки построить автомагистральные объекты в условиях ограниченности средств бюджета с привлечением частных инвестиций и, как следствие, ускорить оказание мультипликативного эффекта на развитие регионов и страны в целом (по оценкам экспертов, 1 руб. проектных вложений в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры обеспечивает до 4 руб. прироста валового внутреннего продукта и до 0,5 руб. дополнительных доходов консолидированного бюджета в сумме за 15 лет за счет прямых и косвенных эффектов [25]).

По количественным и стоимостным показателям преобладают региональные концессии. Так, первый показатель составляет более 60% от общего количества автомагистральных проектов, реализуемых в форме концессионных соглашений, а второй – более 70% от совокупной величины всех инвестиционных вложений в реализацию концессионных автомагистральных проектов. В отношении стоимостных показателей подчеркнем, что в настоящее время региональные автомагистральные проекты ГЧП могут быть реализованы с привлечением частных инвестиций и на условиях их федеральной поддержки, одной из форм которой является межбюджетный трансферт, что позволяет создавать дорожные объекты с учетом приоритетов социально-экономического развития российских регионов.

Примерно третья часть по количественным и стоимостным показателям реализации концессионных автомагистральных проектов приходится на Московскую область. При этом в большей части субъектов РФ такие проекты

не представлены. Самое высокое по стоимости вложений концессионное соглашение связано с созданием и эксплуатацией сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения Московской области. Данный проект заключен в 2020 г. на 29 лет с общим объемом инвестиций около 157 млрд руб., из которых 65% приходится на средства концессионера. Основная целевая установка проекта связана с осуществлением скоростного транспортного обслуживания населенных пунктов в рамках создания устойчивой транспортной системы Московской области, отвечающей требованиям роста качества жизни населения и экономики.

Обсуждение

Современный, почти двадцатилетний период реализации проектов по строительству автомобильных дорог магистрального типа с применением концессионных соглашений говорит о высокой перспективности данной формы ГЧП. Однако развитие такой проектной практики сдерживается рядом факторов, в числе которых выделим следующие:

♦ организационно-управленческие факторы – недостаток опыта и компетенций реализации концессионных автомагистральных проектов в российских регионах, требующий активизации работы по формированию проектных компетенций в этой области у региональных полномочных органов. От качества подготовки таких проектов, позволяющего обосновать целесообразность строительства автомагистралей с позиции отдельного региона и прилегающих территорий, напрямую зависит уровень их привлекательности для инвесторов, осуществляющих внебюджетное финансирование, и федеральных органов власти, распределяющих бюджетные инвестиции. Поэтому требуется высококачественная проектная проработка, подкрепленная слаженным механизмом взаимодействия федеральных и региональных органов власти и инвесторов. В свою очередь эффективность функционирования данного механизма зависит, во-первых, от наличия утвержденного перечня крупных автомагистральных проектов в рамках инфраструктурных планов, к реализации которых будут

привлечены средства инвесторов с целью определения ими будущих объемов и направлений собственного бизнеса; во-вторых, от возможностей предварительного согласования параметров автомагистральных проектов и объема их федеральной поддержки до заключения концессионных соглашений с целью исключения невозвратных затрат инвесторов на структурирование и проектирование в случае отказа им в федеральном софинансировании проектов. При этом по аналогии с мировой практикой экономически обоснованным видится включение предпроектной проработки и софинансирования разработки проектно-сметной документации в обязательства концессионеров, так как это позволяет обеспечить более высокое качество и сокращение сроков проектирования и, как следствие, снижение риска внесения проектных изменений на этапе строительства автомагистралей;

♦ финансово-экономические факторы – высокая ключевая ставка, приводящая к удорожанию ресурсного обеспечения реализации концессионных автомагистральных проектов, в частности, стоимости оборудования и материальных ресурсов, связанных со строительством и эксплуатацией автомагистралей; ограничения в деятельности участников финансового рынка, создающие препятствия в финансовом обеспечении реализации данных проектов. В силу этого требуется субсидирование процентной ставки по кредитам, привлекаемым для реализации концессионных автомагистральных проектов, с целью усиления эффекта от привлечения их внебюджетного финансирования на основе компенсации дельты между рыночной банковской ставкой и ставкой, оптимальной для проектов с учетом объема генерируемых ими доходов; синдицированное проектное кредитование концессионных автомагистральных проектов с участием крупнейших банков; снижение нормы резервирования при покупке банками облигаций инфраструктурных проектных компаний, участвующих в строительстве автомагистралей; содействие формированию и развитию практики участия негосударственных пенсионных фондов и страховых организаций в осуществлении вложений в собственный капитал вышеотме-

ченных проектных компаний, например, на стадии эксплуатации объектов автомагистрального строительства;

♦ производственно-технологические факторы – дефицит квалифицированных кадров и дорожно-строительной техники, до действия антироссийских санкций приобретаемой у иностранных производителей. Основными причинами кадрового дефицита являются старение рабочей силы, отсутствие популярности строительных специальностей среди молодежи и недостаточный уровень технического образования. С учетом этого необходимо регулярное взаимодействие образовательных учреждений с работодателями по приведению образовательных программ в соответствие актуальным требованиям работодателей и подготовке квалифицированных специалистов с уровнем компетенций, необходимым для реализации концессионных автомагистральных проектов; внедрение дуального образования и программ повышения квалификации для работающих специалистов. Кроме того, рост привлекательности профессий в автомагистральном строительстве во многом зависит от реализации инициатив по улучшению условий труда и социальных гарантий. В настоящее время реализуются проекты по запуску новых отечественных производств техники. Однако выход на объемы, покрывающие потребности строителей автомагистралей, может произойти только через достаточно длительный период времени. В силу этого не теряют своей актуальности параллельный импорт и партнерство российских компаний с китайскими производителями дорожно-строительной техники. Тем не менее необходимо наращивать масштабы развития импортозамещения посредством реализации комплекса государственных мер его поддержки в направлении создания собственной компонентной базы при строительстве автомагистралей;

♦ правовые факторы – несовершенство системы законодательного регулирования концессионных автомагистральных проектов. За достаточно продолжительный период действия закона о концессионных соглашениях благодаря применению процедуры частной инициативы были обеспечены широта приме-

нения концессионных соглашений, предварительная проработка частной стороной документации по автомагистральным проектам и открытость преддоговорного взаимодействия сторон. Однако до сих пор есть препятствия в развитии такой процедуры. Во-первых, отсутствует законодательно установленная обязанность компенсации затрат концессионеров на подготовку предложения о заключении концессионных соглашений. Во-вторых, не конкретизированы сведения заявки на заключение концессионных соглашений, составляющие коммерческую или иную тайну, что приводит к самостоятельному поиску заявителями баланса между полнотой изложения своего предложения и нераскрытием чувствительной информации. В-третьих, законодательно определенные организационные процедуры не позволяют ускорить процедуры запуска и реализации приоритетных автомагистральных проектов. В-четвертых, не проработана возможность передачи в концессию недостроенных автомагистральных объектов, которые для потенциальных частных партнеров могли бы быть инвестиционно привлекательными в силу прохождения рискованной подготовительной фазы проектов. В-пятых, имеются законодательные ограничения в части расходов бюджетов регионов и муниципалитетов, связанные с реализацией ими концессионных соглашений, что может негативно отразиться на привлекательности автомагистральных проектов с позиции потенциальных инвесторов и кредиторов. С одной стороны, это позволяет ограничить рост государственного (муниципального) долга, а с другой стороны, сокращение доли государственного финансового участия в концессионных автомагистральных проектах может негативно повлиять на финансовые модели таких проектов и привести к снижению количества новых проектов в дотационных регионах нашей страны. Следовательно, посредством устранения всех этих препятствий на основе реализации совместной работы государства и бизнеса по совершенствованию действующего законодательства РФ можно будет создать фундамент успешной реализации автомагистральных проектов с применением концессионных соглашений.

Заключение

Резюмируя результаты проведенного исследования, подчеркнем, что на современном этапе развития транспортной инфраструктуры России роль внебюджетного финансирования только усиливается. Соответственно, требуется создание комплекса условий эффективного применения концессионных соглашений при строительстве автомагистралей, ключевыми составляющими элементами которого выступают:

- ♦ формирование качественной нормативной базы;
- ♦ создание развитой институциональной среды;
- ♦ наличие профессиональных проектных команд, способных обеспечить результативность концессионных автомагистральных проектов на всех этапах их жизненного цикла;
- ♦ построение слаженного механизма взаимодействия участников партнерства, обладающих необходимым управленческим опытом

и ресурсным обеспечением и учитывающих в своей деятельности по строительству автомагистралей современные цифровые технологии и требования по достижению целей устойчивого развития.

Центральное место во всех этих условиях занимает долгосрочный спрос на концессионные автомагистральные проекты, поддерживаемый со стороны государства с учетом всех этапов их жизненного цикла и разнообразия инструментария стимулирования партнерства с бизнесом.

Представляется, что в совокупности вышеотмеченные условия будут содействовать дальнейшему развитию практики применения концессионных соглашений при строительстве автомобильных дорог магистрального типа, обладающих такими функционально-техническими, эксплуатационными и потребительскими характеристиками, которые в полной мере подчеркивают их человекоориентированность.

Список источников

1. Автомобильные артерии страны: 10 самых важных магистралей России. URL: <https://www.vokrugsveta.ru/articles/avtomobilnye-arterii-strany-10-samykh-vazhnykh-magistralei-rossii-id916792/?ysclid=m06uc2ip4k34012988> (дата обращения: 01.09.2024).
2. Транспорт / Росстат. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 01.09.2024).
3. Рейтинг российских регионов по качеству дорог / РИА Рейтинг. URL: <https://riarating.ru/infografika/20240812/630267580.html> (дата обращения: 01.09.2024).
4. Правительство расширило пятилетний план дорожного строительства. URL: <http://government.ru/docs/50593/> (дата обращения: 01.09.2024).
5. Журавлева Н.А., Кльештик Т. Проблемы финансирования проектов развития транспортной инфраструктуры и основные инвестиционные тренды 2020 года // Транспортные системы и технологии. 2020. Т. 6, № 1. С. 129–145. doi:10.17816/transsyst202061129-145.
6. Семенов А.В. Государственно-частное партнерство: вложения в транспортную инфраструктуру // Экономика и управление. 2019. № 6. С. 102–107. doi:10.35854/1998-1627-20196-102-107.
7. Ачба Л.В., Ворона-Сливинская Л.Г., Воскресенская Е.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре как форма взаимодействия государства и бизнеса // Экономика и управление. 2020. Т. 26, № 7. С. 759–765. doi:10.35854/1998-1627-2020-7-759-765.
8. Голубева Е.М. Взаимодействие органов государственной власти и частных инвесторов в развитии транспортной инфраструктуры Российской Федерации // Теория и практика общественного развития. 2022. № 4. С. 73–77. doi:10.24158/tipor.2022.4.10.
9. Черкасов К.В., Пиптюк А.В. Публично-частное партнерство в сфере транспорта: основные механизмы и перспективы совершенствования правового регулирования // Вестник Томского государственного университета. 2022. № 476. С. 290–297. doi:10.17223/15617793/476/31.
10. Быстряков А.Я., Былым Е.С. Строительство автомобильных дорог как ключевая сфера государственно-частного партнерства в инвестиционном комплексе России // Вестник РУДН. Серия: Экономика. 2014. № 1. С. 53–59.
11. Конюхов В.Ю. Строительство платных автодорог до рекреационных центров Иркутской области с привлечением частных и государственных средств // Вестник ИрГТУ. 2015. № 6 (101). С. 214–217.

12. Ибятков Ф.М. Управление развитием автотранспортной инфраструктуры с использованием инструментов государственно-частного партнерства // Вестник РЭУ им. Г.В. Плеханова. 2022. Т. 19, № 1 (121). С. 131–138.

13. Герасименко О.А., Авилова Ж.Н., Семибратский М.В. Экономическое развитие и общественные интересы концепции государственно-частного партнерства проектов в автодорожной сфере // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2017. № 6. С. 189–195.

14. Бутакова Н.А., Евграфова И.В. Проблемы правового регулирования отношений по использованию платных автомобильных дорог // Власть. 2022. № 4. С. 146–149.

15. Бондарев Н.С., Ольховик В.В. Совершенствование механизма государственно-частного партнерства автодорожной инфраструктуры // Корпоративные финансы. 2018. Т. 12, № 4. С. 110–125.

16. Буйвис В.А., Новичихин А.В. Моделирование сценариев повышения технического уровня и эксплуатационного состояния Новокузнецкой кольцевой автомобильной дороги, реализуемых на основе механизма государственно-частного партнерства // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2020. № 4 (68). С. 127–134. doi:10.26731/1813-9108.2020.4(68).127-134.

17. Бондарь Н.Н. Оценка ожидаемого транспортного потока в обосновании инвестиционных проектов дорожного строительства на условиях концессии // Экономический анализ: теория и практика. 2014. № 19 (370). С. 19–24.

18. Гейдт Л.В., Гейдт В.В. Возможности и перспективы применения механизмов концессии в сфере транспортной инфраструктуры // Инженерный вестник Дона. 2020. № 5.

19. Ланцева В.Ю., Ятченко Л.В. Правовое регулирование концессионного соглашения как эффективной модели управления государственной собственностью в транспортной отрасли // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2020. Т. 6 (72), № 2. С. 142–147. doi:10.37279/2413-1733-2020-6-2-142-147.

20. Babatunde S.O., Perera S. Cross-sectional comparison of public-private partnerships in transport infrastructure development in Nigeria // Engineering, Construction and Architectural Management. 2017. Vol. 24 (6). Pp. 875–900. doi:10.1108/ECAM-11-2015-0186.

21. Tsiunan Ye., Tsiunan M., Morozov A. Evaluation of automobile road construction environmental and economic efficiency based on public-private partnership // Sustainable Transport and Environmental Safety in Aviation / S. Boichenko, A. Yakovlieva, O. Zaporozhets (eds) [et al.]. Cham : Springer, 2023. Pp. 123–142. doi:10.1007/978-3-031-34350-6_8.

22. De Buen O., Ortiz B. PPPs in the Mexican road sector // Handbook on Public Private Partnerships in Transportation. Vol II. Competitive Government: Public Private Partnerships / S. Hakim, R.M. Clark, E.A. Blackstone (eds). Cham : Springer, 2022. doi:10.1007/978-3-031-04628-5_4.

23. Gilbille P.B., Vyas G.S. Development of financial model for hybrid annuity model road project // Recent Trends in Construction Technology and Management : Lecture Notes in Civil Engineering, vol. 260 / M.S. Ranadive, B.B. Das, Y.A. Mehta, R. Gupta (eds). Singapore : Springer, 2023. doi:10.1007/978-981-19-2145-2_91.

24. Росинфра : [база проектов]. URL: <https://dpo.rosinfra.ru/base-projects?filters=%7B%22sphere%22%3A%5B74%5D,%22sector%22%3A%5B632%5D,%22form%22%3A%5B44%5D%7D> (дата обращения: 01.09.2024).

25. ВТБ Аналитика. URL: <https://www.vtbinfra.ru/about/analytics/> (дата обращения: 01.09.2024).

References

1. The country's highways: the 10 most important highways in Russia. URL: <https://www.vokrugsveta.ru/articles/avtomobilnye-arterii-strany-10-samykh-vaznykh-magistralei-rossii-id916792/?ysclid=m06uc2ip4k34012988> (date of access: 01.09.2024).

2. Transport / Rosstat. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (date of access: 01.09.2024).

3. Rating of Russian regions on road quality / RIA Rating. URL: <https://riarating.ru/infografika/20240812/630267580.html> (date of access: 01.09.2024).

4. The government has expanded its five-year road construction plan. URL: <http://government.ru/docs/50593/> (date of access: 01.09.2024).

5. Zhuravleva N.A., Klieshtik T. Problems of financing transport infrastructure development projects and the main investment trends of 2020 // Transport systems and Technologies. 2020. Vol. 6, No. 1. Pp. 129–145. doi:10.17816/transsyst202061129-145.

6. Semenov A.V. Public-private partnership: investments in transport infrastructure // *Economics and Management*. 2019. No. 6. Pp. 102–107. doi:10.35854/1998-1627-20196-102-107.
7. Achba L.V., Vorona-Slivinskaya L.G., Voskresenskaya E.V. Public-private partnership in transport infrastructure as a form of interaction between the state and business // *Economics and Management*. 2020. Vol. 26, No. 7. Pp. 759–765. doi:10/35854/1998-1627-2020-7-759-765.
8. Golubeva E.M. Interaction of public authorities and private investors in the development of the transport infrastructure of the Russian Federation // *Theory and practice of social development*. 2022. No. 4. Pp. 73–77. doi:10.24158/tipor.2022.4.10.
9. Cherkasov K.V., Piptyuk A.V. Public-private partnership in the field of transport: the main mechanisms and prospects for improving legal regulation // *Bulletin of Tomsk State University*. 2022. No. 476. Pp. 290–297. doi:10.17223/15617793/476/31.
10. Bystryakov A.Ya., Bylym E.S. Highway construction as a key area of public-private partnership in the investment complex of Russia // *Bulletin of the RUDN University. Series: Economics*. 2014. No. 1. Pp. 53–59.
11. Konyukhov V.Yu. Construction of toll roads to recreational centers of the Irkutsk region with the involvement of private and public funds // *Bulletin of the IrSTU*. 2015. No. 6 (101). Pp. 214–217.
12. Ibyatov F.M. Management of motor transport infrastructure development using public-private partnership tools // *Bulletin of the Plekhanov Russian University of Economics*. 2022. Vol. 19, No. 1 (121). Pp. 131–138.
13. Gerasimenko O.A., Avilova Zh.N., Semibratskiy M.V. Economic development and public interests of the concept of public-private partnership of projects in the road sector // *Bulletin of the BSTU named after V.G. Shukhov*. 2017. No. 6. Pp. 189–195.
14. Butakova N.A., Evgrafova I.V. Problems of legal regulation of relations on the use of toll roads // *Power*. 2022. No. 4. Pp. 146–149.
15. Bondarev N.S., Olkhovik V.V. Improving the mechanism of public-private partnership of road infrastructure // *Corporate finance*. 2018. Vol. 12, No. 4. Pp. 110–125.
16. Buivis B.A., Novichikhin A.V. Modeling scenarios for improving the technical level and operational condition of the Novokuznetsk Ring Road, implemented on the basis of a public-private partnership mechanism. // *Modern technologies. System analysis. Simulation*. 2020. No. 4 (68). Pp. 127–134. doi:10.26731/1813-9108.2020.4(68).127-134.
17. Bondar N.N. Assessment of the expected traffic flow in the justification of investment projects for road construction under concession conditions // *Economic analysis: theory and practice*. 2014. No. 19 (370). Pp. 19–24.
18. Geydt L.V., Geydt V.V. Possibilities and prospects of using concession mechanisms in the field of transport infrastructure // *Engineering Bulletin of the Don*. 2020. No. 5.
19. Lantseva V.Yu., Yatchenko L.V. Legal regulation of the concession agreement as an effective model of state property management in the transport industry // *Scientific Notes of the V.I. Vernadsky Crimean Federal University. Legal sciences*. 2020. T. 6 (72), No. 2. Pp. 142–147. doi:10.37279/2413-1733-2020-6-2-142-147.
20. Babatunde S.O., Perera S. Cross-sectional comparison of public-private partnerships in transport infrastructure development in Nigeria // *Engineering, Construction and Architectural Management*. 2017. Vol. 24 (6). Pp. 875–900. doi:10.1108/ECAM-11-2015-0186.
21. Tsiuman Ye., Tsiuman M., Morozov A. Evaluation of automobile road construction environmental and economic efficiency based on public-private partnership // *Sustainable Transport and Environmental Safety in Aviation* / S. Boichenko, A. Yakovlieva, O. Zaporozhets (eds) [et al.]. Cham : Springer, 2023. Pp. 123–142. doi:10.1007/978-3-031-34350-6_8.
22. De Buen O., Ortiz B. PPPs in the Mexican road sector // *Handbook on Public Private Partnerships in Transportation*. Vol II. Competitive Government: Public Private Partnerships / S. Hakim, R.M. Clark, E.A. Blackstone (eds). Cham : Springer, 2022. doi:10.1007/978-3-031-04628-5_4.
23. Gilbile P.B., Vyas G.S. Development of financial model for hybrid annuity model road project // *Recent Trends in Construction Technology and Management : Lecture Notes in Civil Engineering*, vol. 260 / M.S. Ranadive, B.B. Das, Y.A. Mehta, R. Gupta (eds). Singapore : Springer, 2023. doi:10.1007/978-981-19-2145-2_91.

24. Rosinfra : [project database]. URL: <https://dpo.rosinfra.ru/base-projects?filters=%7B%22sphere%22%3A%5B74%5D,%22sector%22%3A%5B632%5D,%22form%22%3A%5B44%5D%7D> (date of access: 01.09.2024).

25. VTB Analytics. URL: <https://www.vtbinfra.ru/about/analytics/> (date of access: 01.09.2024).

Информация об авторе

И.М. Шор – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры финансов, учета и экономической безопасности Волгоградского государственного университета.

Information about the author

I.M. Shor – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Finance, Accounting and Economic Security of the Volgograd State University.

Статья поступила в редакцию 24.12.2024; одобрена после рецензирования 17.01.2025; принята к публикации 05.06.2025.

The article was submitted 24.12.2024; approved after reviewing 17.01.2025; accepted for publication 05.06.2025.