

Современное государство выполняет значительно больше функций, нежели в исторической ретроспективе. Кроме совокупности социальных функций, направленных на обеспечение социальных гарантий в обществе и социальной справедливости, сформировался большой пул новых финансовых функций, которые призваны обеспечить транспарентность механизмов инвестирования в объекты, имеющие особую значимость. К данной категории относятся объекты транспортной инфраструктуры, строительство и модернизация которых направлены на обеспечение устойчивых темпов экономического роста и внутренней экономической безопасности. Основу механизма финансового взаимодействия государства с корпоративными субъектами составляет нормативно-правовая база, включающая систему документов, которые формируют условия, когда возможно участие в проектном финансировании или концессионных соглашениях, использующихся в рамках государственно-частного партнерства при строительстве и модернизации объектов транспортной инфраструктуры. Особое значение нормативно-правовая база имеет для регионов, формирующих на ее основе региональные документы, регулирующие отношения государства и частных корпоративных инвесторов.

В статье предпринята попытка рассмотрения опыта Уральского федерального округа (УрФО) в направлении развития государственно-частного партнерства в области строительства и модернизации объектов транспортной инфраструктуры. Показано место правовых аспектов при формировании инвестиционного статуса отдельных субъектов УрФО.

Ключевые слова: механизм финансового взаимодействия; государственно-частное партнерство; инвестиционная привлекательность.

Елена Александровна Разумовская, д-р экон. наук, доцент, профессор, кафедра финансов, денежного обращения и кредита, ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина», Екатеринбург, Россия; rasumovskaya.pochta@gmail.com

Булат Анварович Гайнутдинов, аспирант, кафедра финансов, денежного обращения и кредита, ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет», Екатеринбург, Россия; gaynutdinov@mail.ru

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРИМЕНЕНИЯ МЕХАНИЗМА ФИНАНСОВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВА И КОРПОРАТИВНЫХ ФИНАНСОВ В ФОРМАТЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Вопросам формирования условий привлекательного инвестиционного климата Российской Федерации посвящены исследования аналитических и рейтинговых агентств, позволяющие заключить, что усилия властей в данном направлении привели к некоторым позитивным результатам. Более того, на рост инвестиционной привлекательности российских

Таблица 1

Целевые значения уровня развития ГЧП в УрФО

Рейтинг	Субъекты УрФО	Оценка развития ГЧП	Структура оценки	
			Опыт	ИС и НПБ
1	Ханты-Мансийский автономный округ – Югра	93,9	66,2	27,7
2	Свердловская область	93,6	66,1	27,5
3	Тюменская область	75,3	47,6	27,7
4	Челябинская область	66,8	38,7	28,1
5	Ямало-Ненецкий автономный округ	64,7	37,5	27,2
6	Курганская область	20,8	2,4	18,3

Примечание: ИС – институциональная среда; НПБ – нормативно-правовая база.

регионов оказывают влияние проекты, реализуемые в формате государственно-частного партнерства (ГЧП). Задачи по достижению целевого значения уровня развития государственно-частного партнерства в Уральском федеральном округе (УрФО) представлены в табл. 1 [1, 11].

На период 2019 – 2024 гг. на финансирование национального проекта «Безопасные и качественные дороги» предусмотрено 4 438 700 млн р., только 299 600 млн р. предполагается профинансировать из федерального бюджета, а остальные 4 139 100 млн р. – консолидированные бюджеты субъектов РФ. Учитывая целевые значения необходимого уровня развития в регионах УрФО ГЧП, необходимо выделить те факторы, которые оказывают особенно существенное влияние на реализацию концессионных соглашений в региональной практике [7, с. 34 – 35]:

1) адекватная законодательная база, регулирующая процедуру концессионного соглашения;

2) институциональная среда, обеспечивающая сопровождение проектов в формате ГЧП, которую формируют специализированные государственные структуры, обладающие совокупностью необходимых компетенций в данном направлении;

3) развитая конъюнктура и отсутствие политических рисков в регионе;

4) наличие конкуренции в среде частных инвесторов, способных к взаимодействию с государственными структурами для реализации концессионных соглашений в рамках транспарентных процедур.

Современные отечественные ученые-финансисты и аналитики проводят всесторонний анализ тех мер государственной поддержки и стимулирования частного бизнеса в субъектах РФ, которые могут быть реализованы в отечественных условиях на основе привлечения инвестиций корпоративного сектора в инфраструктурные проекты регионов в рамках концессионных соглашений [9]. Столь явная ориентация региональных концессионных программ на концентрацию усилий по финансированию крупномасштабных региональных инфраструктурных проектов, позволяет заключить, что стратегические задачи государственной инвестиционной

политики направлены в первую очередь на создание в стране цивилизованных условий для ускорения темпов развития производства. Другой стороной этого процесса является поиск путей по снижению доли государственного финансирования тех сфер, которые рассматриваются бизнесом как привлекательные для инвестирования финансовых ресурсов, аккумулированных в корпоративном секторе отечественной экономики.

Инвестиционным процессам, способствующим развитию регионов, может способствовать прямое привлечение финансовых временно свободных ресурсов населения в рамках адаптированных финансовых инструментов. Эта задача является архиважной для России, а модели, ориентированные на поиск способов привлечения финансовых ресурсов населения к финансированию значимых для отдельных регионов и всей страны инфраструктурных проектов, могут стать в ближайшей перспективе вполне реальными [8].

Особую роль в инвестиционных процессах играет региональная инвестиционная привлекательность. Так, среди восьми федеральных округов УрФО занимает пятое место, сумев привлечь более 15 млрд р. инвестиций частного корпоративного сектора, что значительно меньше показателя Центрального федерального округа (табл. 2) [7, 11, 13].

Очевидно, что лидером по привлечению инвестиций от частных корпоративных субъектов является Центральный федеральный округ, тогда как все остальные федеральные округа в совокупности отстают от него на 3,65 %. Данное обстоятельство препятствует не только развитию самих федеральных округов, но и лишает возможности отдельные регионы динамично развиваться.

Неоднородность федеративных субъектов по показателям привлеченных инвестиций, инвестиционной привлекательности и риску, связанному с инвестиционным потенциалом, представлена в табл. 3 [7, 11, 13].

Показатель Тюменской области (без Ханты-Мансийского (ХМАО) и Ямало-Ненецкого автономных округов (ЯМАО)) в целом невысокий – оценка «3 В 1», что соответствует категории «пониженный потенциал при умеренном риске». По данному показателю, как и по объему привлеченных инвестиций в основной капитал, Тюменский регион существенно

Таблица 2

**Объемы привлеченных инвестиций
от частных корпоративных структур в федеральных округах РФ**

Федеральный округ	Частные инвестиции, млрд р.
Центральный	102,52
Южный	30,89
Сибирский	29,94
Приволжский	23,23
Уральский	15,61
Дальневосточный	14,67
Северо-Западный	14,12
Северо-Кавказский	1,56

Таблица 3

**Основные показатели
инвестиционной привлекательности регионов РФ**

Регион	Объем инвестиций в основной капитал, млрд р.	Итоговый рейтинг региона / инфраструктура и ресурсы	Ранг инвестиционного потенциала региона	Средневзвешенный индекс риска	Категория региона по потенциалу и риску
Свердловская область	362,34	III / D	4	1,137	«1 В» – высокий потенциал, умеренный риск
Челябинская область	223,42	II / B	13	1,132	«2 В» – средний потенциал, умеренный риск
Пермский край	196,45	IV / C	9	1,138	
Курганская область	31,51	IV / C	68	1,122	«3 В 2» – незначительный потенциал, умеренный риск
Тюменская область (без ХМАО и ЯМАО)	13,88	II / C	25	1,045	«3 В 1» – пониженный потенциал, умеренный риск
Итого	827,76		–		

отстает от лидера – Свердловской области, а потому имеет пониженный национальный итоговый рейтинг и показатель развитости инфраструктуры – «II / C», а также уступает по рангу инвестиционного потенциала региона всем субъектам, кроме Курганской области – 25 место.

Учитывая сложившуюся ситуацию, авторы считают задачей общенациональной значимости всемерное стимулирование развития регионов за счет проектов государственно-частного партнерства, что особенно актуально в сфере строительства и модернизации автотранспортной инфраструктуры. В этой связи не менее важной задачей является создание адаптированных методов привлечения финансовых ресурсов в данную сферу, таких как многоканальный комплекс специальных финансовых инструментов. Инвестиционные условия существенно отличаются в каждом регионе, однако имеют общие черты: государственная поддержка на региональном и муниципальном уровнях и достаточно зрелые рыночные отношения, – в совокупности позволяют прогнозировать расширение диверсификации источников финансирования проектов в рамках концессионных соглашений и в других форматах государственно-частного партнерства.

Инвестиционная привлекательность региона определяет способность последнего к привлечению финансовых ресурсов не из государственного бюджета и в рамках отдельных федеральных программ, а в том числе на финансовом рынке. Задачи привлечения инвестиций в финансирование

проектов строительства и модернизации автотранспортной инфраструктуры актуальны для всех регионов Российской Федерации, а потому авторы считают целесообразным разработку универсального финансового механизма, способного диверсифицировать источники инвестиций в данную сферу.

Создание локальных региональных финансовых и инвестиционных рынков, которые лоббируют некоторые исследователи, не позволит, по мнению авторов, коренным образом разрешить ситуацию. Значимость автотранспортной инфраструктуры для развития отдельных регионов, таких как Тюменская и Свердловская области¹, невозможно переоценить, поскольку ее роль в обеспечении воспроизводственных процессов колоссальна.

Региональная автотранспортная инфраструктура Уральского федерального округа входит в состав инфраструктурного комплекса страны и представляет собой систему, совокупность элементов которой позволяет выделить ряд специфических признаков. Указанные признаки могут быть сгруппированы в блоки по функциональному назначению: экономические, технические и социальные [6]. Совокупность инфраструктурных элементов призвана обеспечить производство благ для удовлетворения потребностей общества, осуществляемого посредством широкого спектра направлений деятельности. Развитое государство нуждается в наличии развитой инфраструктуры, что неизбежно сопряжено с необходимостью масштабного финансирования проектов по ее содержанию, модернизации и строительству.

Вопросам состава и характеристики инфраструктуры посвящены исследования, позволяющие классифицировать региональную инфраструктуру по экономическому признаку. В частности, Ю. В. Задворный считает, что под региональной инфраструктурой следует понимать совокупность инфраструктурных институтов, технических сооружений, средств коммуникации, инженерных сетей и транспорта, также комплекса учреждений, управляемых централизованно на территориальном уровне [4]. Объектная характеристика транспортной инфраструктуры федерального или регионального уровня включает в себя объекты транспортной инфраструктуры – автомобильные, железнодорожные, водные и воздушные средства транспорта и дорожного хозяйства, а также пути сообщения, взаимодействие которых совместно обеспечивает коммуникации между всеми элементами финансово-экономической системы страны в целях развития национальной экономики [10].

Модели финансирования проектов по строительству и модернизации автотранспортной инфраструктуры обладают рядом специфических особенностей, существенно отличающихся от традиционных способов финансирования иных элементов инфраструктурного комплекса.

Инвестиционно-финансовые характеристики инфраструктурных проектов позволяют заключить, что для финансирования строительства и модернизации объектов автодорожного комплекса совершенно необходимо разрабатывать специальные финансовые механизмы на основе фундаментальных научных исследований. Наличие специфических особенностей

¹ Расположенные в континентальной части страны и не имеющие альтернативных водных транспортных путей.

финансирования проектов строительства и модернизации автодорожной инфраструктуры, определяющихся пространственно-сетевым расположением инфраструктурных объектов, обуславливающим создание и непрерывное поддержание тесных хозяйственных отношений между территориями регионов, различных по дислоцированному в них производству и плотности населения, не препятствует решению данной задачи [5]. Автодорожная инфраструктура в большей степени, чем иные, обладает перманентной потребностью в специальном формате финансирования, который был бы способен обеспечить эффективность функционирования сети автодорог существующей плотности, возрастающую мощность автотранспортных потоков, обслуживающих территории с локальной концентрацией производства.

В определенной степени, освоение территорий России со столь протяженной сетью автотранспортных путей определяется не просто достаточностью объемов финансирования автотранспортной инфраструктуры, но, что значительно более важно в современных условиях дефицита финансовых ресурсов, обладающих качественными характеристиками по длительности использования, – форматами привлечения и освоения финансовых ресурсов.

Существующий потенциал экономического и социального развития всей территории Российской Федерации и ее отдельных регионов на настоящем этапе зависит от способности науки и практики к совместной работе в направлении создания жизнеспособных моделей финансирования проектов строительства и модернизации автотранспортной инфраструктуры. Аналогичной позиции придерживаются ученые их разных регионов РФ, занимающиеся проблемами финансирования и развития автотранспортной инфраструктуры [2, 3].

Будучи крупнейшим и наиболее значимым элементом региональной инфраструктуры, автотранспортная система обладает потенциалом осуществления межрегиональных и международных финансовых связей между всеми отраслями экономики, выступая составной частью инфраструктурного комплекса региона, обеспечивает региональную связанность, свободу передвижения граждан. Практические функции, способствующие социально-экономическому развитию территорий, на макроэкономическом уровне обеспечивают укрепление федеральных связей.

Недостаточная развитость автотранспортной инфраструктуры влечет за собой финансовые потери всех хозяйствующих субъектов, сдерживает развитие национальной экономики и социальную интеграцию отдельных регионов в систему рыночных отношений.

Напротив, полноценно развитая автотранспортная инфраструктура создает предпосылки для синергических эффектов, ускоряя деловые, экономические и финансовые отношения между регионами страны. Привлечение в регионы финансовых ресурсов из частных и государственных источников и их использование в разных форматах позволяет диверсифицировать экономику отдельных регионов, переходя от модели экстенсивной эксплуатации природных ресурсов, и одновременно решает другие острые региональные проблемы: демографические, социальные и иные. Так, предложенные «Столыпинским клубом» дополнения к «Стратегии социально-экономического развития России 2030» и ее расширение до 2035 г. позволяют с уверенностью считать, что одним из ключевых источ-

ников экономического роста для Российской Федерации государство видит автодорожные инфраструктурные проекты, и в первую очередь – строительство сети платных автомобильных дорог. Эти проекты рассматриваются Правительством РФ наряду со стимулирующей монетарной политикой, ограничениями валютного контроля, стимулированием развития конкуренции и инициативы частного корпоративного сектора, налоговыми льготами, жилищным строительством [12].

Мнение о том, что финансирование автотранспортной инфраструктуры будет стимулировать рост всех других секторов экономики – торговлю, логистический комплекс, грузоперевозки, объекты дорожного сервиса и другие – авторы считают в полной мере обоснованным.

Отечественные финансисты и аналитики исходят из того, что инвестиции в строительство и модернизацию автодорожной инфраструктуры станут тем фактором, который будет наиболее действенным для того, чтобы осуществить переход от «экономики сырьевых и финансовых монополий» к, к формированию полноценных рыночных отношений.

Именно решение стратегических задач по развитию опорной автотранспортной сети территорий делает финансирование проектов по строительству и модернизации автотранспортной инфраструктуры ключевой задачей для государства и способствует генерированию внутрироссийских финансовых ресурсов на основе функционального единства регионов.

Однако при всей очевидной актуальности задач по финансированию инфраструктурных проектов, дискуссионными остаются вопросы по выработке практических механизмов их реализации. Речь идет не столько о правовых аспектах данных механизмов, сколько о создании универсальных моделей финансовых процессов.

Список литературы

1. **Бюллетень** «Рейтинг субъектов РФ по уровню развития сферы ГЧП за 2019 год» [Электронный ресурс]. URL: https://economy.gov.ru/material/departments/d18/gosudarstvenno_chastnoe_partnerstvo/rejting_regionov_po_urovnyu_razvitiya_gc_hp/ (дата обращения: 05.06.2020)
2. **Гольская Ю. Н.** Понятие транспортной инфраструктуры и оценка ее влияния на региональную экономику // Транспортная инфраструктура Сибирского региона: материалы второй межвуз. науч.-практ. конф. Иркутск, 2011. С. 157 – 162.
3. **Ефимова Е. Г.** Транспортная инфраструктура региона Балтийского моря в системе международных хозяйственных связей: автореф. дис. ... д-ра экон. наук. СПб., 2009. С. 28 – 32.
4. **Задворный Ю. В.** Развитие транспортной инфраструктуры региона // Транспортное дело России. 2010. № 6 (79). С. 18 – 20.
5. **Кудрявцев А. М.** Инфраструктура региона: понятие, сущность, система формирования // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2013. № 11-1. С. 230 – 234.
6. **Паспорт** Национального проекта «Безопасные и качественные дороги»: утв. Президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам. 24.12.2018. 72 с.
7. **Практика** применения концессионных соглашений для развития региональной инфраструктуры в России. М.: НП «Центр развития ГЧП», 2014. 52 с.
8. **Разумовская Е. А., Лебедев А. В.** Факторные и финансовые источники устойчивого социально-экономического развития России // Экономика вчера, сегодня, завтра. 2019. Т. 9, № 11А. С. 120 – 128.

9. **Юзвович Л. И., Халин В. И.** К вопросу о финансировании федеральных и региональных концессионных проектов в рамках государственно-частного партнерства // *Финансовая экономика*. 2020. № 2. С. 438 – 440.

10. **Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года:** офиц. сайт Министерства транспорта РФ [Электронный ресурс]. URL: <http://rosavtodor.ru/documents/transport-strategy-2030/> (дата обращения: 22.05.2020).

11. **Регионы России** [Электронный ресурс] // Инвестиционный портал регионов России: офиц. сайт. URL: <http://investinregions.ru/regions/> (дата обращения: 22.01.2020).

12. **Экономический рост вопреки всему.** «Столыпинский клуб» мечтает о НЭПе [Электронный ресурс] // *Коммерсантъ*. № 194 от 21.10.2015. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2836500> (дата обращения: 22.01.2020).

13. **Рейтинг регионов** Российской Федерации по уровню развития ГЧП за 2019 год [Электронный ресурс] // РОСИНФА. URL: <https://rosinfra.ru/digest/rating> (дата обращения: 05.06.2020).

References

1. **Available at:** https://economy.gov.ru/material/departments/d18/gosudarstvenno_chastnoe_partnerstvo/rejting_regionov_po_urovnyu_razvitiya_gchp/ (accessed June 05, 2020)

2. **Gol'skaya Yu.N.** *Transportnaya infrastruktura Sibirskogo regiona: materialy vtoroy mezhvuz. nauch.-prakt. konf.* [Transport infrastructure of the Siberian region: materials of the second interuniversity scientific-practical conference], Irkutsk, 2011, pp. 157-162. (In Russ.)

3. **Yefimova Ye.G.** *Extended abstract of Doctor's of Economics thesis*, Sankt-Peterburg, 2009, pp. 28-32. (In Russ.)

4. **Zadvornyy Yu.V.** [Development of transport infrastructure of the region], *Transportnoye delo Rossii* [Transport business in Russia], 2010, no. 6(79), pp. 18-20. (In Russ.)

5. **Kudryavtsev A.M.** [Infrastructure of the region: concept, essence, system of formation], *Aktual'nyye problemy gumanitarnykh i yestestvennykh nauk* [Actual problems of the humanities and natural sciences], 2013, no. 11-1, pp. 230-234. (In Russ.)

6. [**Passport** of the National Project "Safe and High-Quality Roads" approved by the Presidium of the Council under the President of the Russian Federation for Strategic Development and National Projects], December 24, 2018, 72 p. (In Russ.)

7. [**The practice** of using concession agreements for the development of regional infrastructure in Russia], Moscow: NP «Tsentr razvitiya GCHP», 2014, 52 p. (In Russ.)

8. **Razumovskaya Ye.A., Lebedev A.V.** [Factor and financial sources of sustainable socio-economic development of Russia], *Ekonomika vchera, segodnya, zavtra* [Economy yesterday, today, tomorrow], 2019, vol. 9, no. 11A, pp. 120-128. (In Russ.) (In Russ.)

9. **Yuzvovich L.I., Khalin V.I.** [On the issue of financing federal and regional concession projects in the framework of public-private partnership], *Finansovaya ekonomika* [Financial Economy], 2020, no. 2, pp. 438-440. (In Russ.)

10. [**Transport strategy** of the Russian Federation for the period up to 2030: official. site of the Ministry of Transport of the Russian Federation], available at: <http://rosavtodor.ru/documents/transport-strategy-2030/> (accessed May 22, 2020).

11. [**Regions of Russia**. Investment portal of Russian regions], available at: <http://investinregions.ru/regions/> (accessed January 22, 2020).

12. [**Economic growth against** all odds. "Stolypin Club" dreams of NEP], *Kommersant* [Kommersant], October 21, 2015, No. 194], available at: <http://www.kommersant.ru/doc/2836500> (accessed January 22, 2020).

13. [**Rating of regions** of the Russian Federation by the level of PPP development for 2019], *ROSINFА* [ROSINFА], available at: <https://rosinfra.ru/digest/rating> (accessed June 05, 2020).

Legal Aspects of Financial Interaction between the State and Corporate Finance in the Form of State-Private Partnership

E. A. Razumovskaya, *Doctor of Economics, Associate Professor, Professor of the Department of Finance, Money Circulation and Credit, Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin, Yekaterinburg, Russia;*
rasumovskaya.pochta@gmail.com

B. A. Gainutdinov, *Postgraduate Student, Department of Finance, Money Circulation and Credit, Ural State Economic University, Yekaterinburg, Russia;*
gaynutdinov@mail.ru

The modern state performs a lot more functions than in historical retrospective. In addition to the totality of social functions aimed at ensuring social guarantees in society and social justice, a large pool of new financial functions has been formed that are designed to ensure transparency of mechanisms for investing in objects of particular importance. This category includes transport infrastructure, the construction and modernization of which are aimed at ensuring sustainable rates of economic growth and domestic economic security. The basis of the mechanism of financial interaction between the state and corporate entities is the regulatory framework, including a number of documents, from decrees of the President of the Russian Federation V.V. Putin, expended in Federal Law No. 115-FL dated July 21, 2005 "On Concession Agreements in the Russian Federation" to the National Program "Safe and High-Quality Roads" and the Federal Projects "Road Safety" and "System-wide Measures for the Development of the Road Economy". All these documents from the conditions under which participation in project financing or concession agreements is possible, which are used as part of a public-private partnership in the construction and modernization of transport infrastructure facilities. Of particular importance is the regulatory framework for the regions, forming on its basis regional documents regulating relations between the state and private corporate investors.

In the article, the authors attempted to review the experience of the Ural Federal District in the direction of developing public-private partnerships in the field of construction and modernization of transport infrastructure facilities. The place of legal aspects in the formation of the investment status of individual subjects of the Ural Federal District is shown.

Keywords: financial interaction mechanism; public-private partnership; investment attractiveness.

© Е. А. Разумовская, 2020

© Б. А. Гайнутдинов, 2020

Статья поступила в редакцию 01.11.2020

При цитировании использовать:

Разумовская Е. А., Гайнутдинов Б. А. Правовые аспекты применения механизма финансового взаимодействия государства и корпоративных финансов в формате государственно-частного партнерства // *Право: история и современность.* 2020. № 4(13). С. 116 – 124. doi: 10.17277/pravo.2020.04.pp.116-124