Фрейдин, Игорь Витальевич. Механизмы финансирования развития транспортной инфраструктуры : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.10 / Фрейдин Игорь Витальевич; [Место защиты: Рос. акад. нар. хоз-ва и гос. службы при Президенте РФ].- Москва, 2011.- 182 с.: ил. РГБ ОД, 61 12-8/338

**Введение к работе**

**Актуальность темы исследования.** Для устойчивого функционирования и успешного решения задачи транспортного обслуживания экономики транспорт должен иметь современную материально-техническую базу, прогрессивную технологию перевозочного процесса, необходимые пропускные и перевозочные способности. Это требует активизации инвестиционной деятельности, обеспечивающей расширенное воспроизводство, обновление и модернизацию основных производственных фондов, что напрямую зависит от ее финансового обеспечения.

Согласно общей концепции реформирования транспорта, его организационные преобразования должны обеспечить расширение контура источников инвестиционного финансирования, связанных с формированием конкурентной среды на транспортном рынке, акционированием и большей хозяйственной самостоятельностью рыночных субъектов. В этой связи для укрепления стратегических преимуществ в условиях жесткой конкуренции транспортной отрасли требуется постоянное совершенствование ее инвестиционного механизма и расширения производственно-экономического потенциала за счет мобилизации всех источников финансирования.

Кризисные явления заставили пересмотреть роль государства в финансировании ряда отраслей, где требуется значительная модернизация имеющейся инфраструктуры и создание новой для достижения инновационного роста национальной экономики. В условиях финансовой нестабильности частный бизнес (в силу своей неготовности к финансированию долгосрочных рискованных проектов) занял выжидательную позицию, однако государство позволить себе этого не может, поскольку обязано обеспечить рост национальной экономики в любых, в том числе и кризисных, ситуациях. На основе сложившихся

предпосылок, установлена необходимость в согласованном взаимодействии при финансировании модернизации и развития инфраструктуры транспортной системы страны.

**Цель диссертационного исследования** заключается в обосновании направлений решения научно-практической задачи, связанной **с** совершенствованием теоретических и методологических положений эффективного финансирования модернизации и развития транспортной инфраструктуры как ключевого фактора повышения конкурентоспособности национальной экономики.

Реализация общей цели предполагает решение следующих задач:

1. определить важнейшие стадии и особенности процесса финансирования развития транспортной отрасли с привлечением частного капитала с точки зрения реализации выбранной стратегии социально-экономического развития;
2. предложить способ формирования интеграционных структур государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов, с целью повышения эффективности их финансового обеспечения;
3. систематизировать опыт системного планирования расходов бюджета на стратегическое развитие транспорта в России на современном этапе;
4. рассмотреть систему мер финансирования развития транспортной отрасли в рамках федеральной Транспортной стратегии, а также обосновать целесообразность использования финансовых инструментов при привлечении средств бюджетов различных уровней и внебюджетных источников.

**Объектом диссертационного исследования** являются механизмы финансирования развития транспортной отрасли, прежде всего, на федеральном и субфедеральном уровне.

**Предметом исследования** выступает совокупность управленческих и связанных с ними социально-экономических отношений, возникающих в процессе построения схем финансирования инфраструктурных проектов, а также мер воздействия на их развитие в рамках национальной политики в области транспорта.

**Теоретической и методологической основой диссертационной работы**

послужили российские и зарубежные исследования проблем развития транспортной отрасли, работы по совершенствованию теории и практики управления хозяйствующих субъектов реального сектора экономики, а также труды отечественных ученых, посвященные формированию федеральной и региональной стратегии развития транспортной отрасли в современных российских условиях. Исследование опирается на действующие законы и нормативно-правовые акты Российской Федерации, Постановления Правительства Российской Федерации и нормативно-правовую базу российских регионов. Информационной основой работы послужили публикации в периодической печати, материалы российских и международных научно-практических конференций по проблемам Развития теории управления экономическими системами. В качестве источников аналитической информации были использованы статистические сборники Федеральной службы государственной статистики России, материалы Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, а также социально-экономические обзоры органов исполнительной власти ряда субъектов Российской Федерации, а также обзоры глобальной конкурентоспособности.

Научно-теоретическое исследование обозначенной проблемы проведено в рамках системной методологии. В качестве научного аппарата использованы методы экономического анализа, метод экспертных оценок

**Научная новизна диссертационного исследования** заключается в теоретическом и методическом обосновании подходов к финансовому управлению развитием транспортной отрасли в российской экономике на основе внедрения новых и совершенствования традиционных методов и механизмов финансирования.

1. Обосновано, что применение таких современных механизмов финансирования, как государственно-частное партнерство (концессии, контракты жизненного цикла), инфраструктурные займы, формирование дорожных фон-

дов, являются наиболее приоритетными и сохраняют возможности для финансирования перспективных проектов по развитию инфраструктуры в кризисных условиях, тем самым позволяя хозяйствующим субъектам экономики создавать и производить инновационный продукт в соответствии со Стратегией социально-экономического развития России.

2. Разработаны рекомендации направленные на обеспечение уровня фи  
нансирования автомобильных дорог в объеме, позволяющем обеспечить реше  
ние задач, определенных Транспортной стратегией Российской Федерации на  
период до 2030 года. В этих целях:

аргументирована необходимость закрепления целевых источников доходов федерального и региональных целевых дорожных фондов и зачисление в указанные фонды фактических поступлений целевых источников доходов;

обоснован запрет на изъятие неиспользованных остатков средств указанных фондов;

предложено не распространение принципа «совокупного покрытия расходов» на целевые дорожные фонды.

сформулированы условия для стимулирования создания целевых дорожных фондов в муниципальных образованиях.

3. Предложен механизм привлечения финансирования проектов транс  
портной отрасли через инфраструктурные займы (облигации). Обоснованы  
первоочередные меры, направленные на формирование эффективно функцио  
нирующего института инфраструктурных облигаций, заключающиеся в разра  
ботке механизмов финансово-правового обеспечения оборота инфраструктур  
ных облигаций, формирование перечня рисковых ограничений как со стороны  
эмитента, так и с позиции государства, как гаранта по облигациям для создания  
финансово-правового механизма государственных гарантий.

**Научно-практическая значимость диссертации** состоит в том, что выполненные автором теоретические обобщения и предлагаемые практические рекомендации ориентированы, прежде всего, на повышение финансовой обес-

печенности, управляемости, устойчивости, результативности транспортной отрасли с позиции активизации инновационных процессов в российской экономике, как доминирующего фактора формирования конкурентных преимуществ.

Положения и выводы диссертационного исследования вносят определенный вклад в разработку механизмов финансирования, управления инфраструктурными проектами и методами привлечения инвестиционного капитала в отрасль транспорта применительно к условиям Российской Федерации. Они могут быть использованы органами власти с целью прямого воздействия и косвенного регулирования инвестиционной деятельности объектов транспортной инфраструктуры, в разработке основ федеральной и региональной политики в области финансирования транспортной инфраструктуры и реализации соответствующих инвестиционных программ, ориентированных на создание инновационного потенциала.

**Апробация результатов исследования.** Выводы и рекомендации, вошедшие в диссертацию, явились основой для докладов на научно-практических семинарах и конференциях по проблемам финансового обеспечения развития транспортной инфраструктуры.

Материалы диссертационной работы были использованы при подготовке инвестиционных соглашений по реализации комплексных проектов, осуществляемых на условиях государственно-частного партнерства "Создание Свижско-го межрегионального мультимодального логистического центра" (Республика Татарстан), реализуемого в рамках подпрграммы "Развитие транспортных услуг" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России 2010-2015 годы" и проекта по развитию мультимодального транспортно-логистического узла "Ростовский универсальный порт", а так же были использованы при чтении курсов лекций в Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, НИУ «Высшая школа экономики» и др.

**Публикации.** По результатам исследования было опубликовано 3 работы общим объемом 2,4 п.л., в т.ч. 3 работы в изданиях, включенных ВАК РФ в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий.

**Объем и структура диссертации.** Структура и содержание диссертационной работы обусловлена целью и задачами проведенного исследования. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка и приложений. Диссертация изложена на 150 страницах.