

УДК 346.7

**Брешенков Евгений Геннадьевич**

студент магистратуры  
Государственный университет просвещения  
Москва, Россия  
breshenkovevgenii@gmail.com

**Evgenii G. Breshenkov**

Post-graduate student  
State University of Education  
Moscow, Russia

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ ВЛАСТИ И  
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ  
ПАРТНЕРСТВО В РАЗВИТИИ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

**METHODS FOR ASSESSING THE  
COMPETENCIES OF A SPECIALIST  
IN THE FIELD OF PROCUREMENT TO  
MEET STATE AND MUNICIPAL NEEDS**

**Аннотация**

В статье рассматриваются вопросы роли органов власти в развитии транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. Проводится анализ работы органов власти в сфере развития транспортной инфраструктуры города. Результатами исследования являются поиск и разработка комплексного транспортного развития города и формируется модель транспортной инфраструктуры. Сделан вывод о том, что ответственность за транспортную систему города возложена на городское Правительство в лице подконтрольных комитетов и профильных ведомств.

**Ключевые слова:**

транспортная инфраструктура, государственно-частное партнерство, концессионное соглашение, корпоративное партнерство

**Abstract**

The article examines the role of authorities in the development of transport infrastructure in St. Petersburg. An analysis of the work of authorities in the development of the city's transport infrastructure is carried out. The results of the study are the search and development of integrated transport development of the city and the formation of a transport infrastructure model. It was concluded that responsibility for the city's transport system rests with the city Government represented by controlled committees and relevant departments.

**Keywords:**

transport infrastructure, public-private partnership, concession agreement, corporate partnership

Транспортная инфраструктура в Санкт-Петербурге находится в ведении нескольких ведомств и подведомственных организаций. За проведение государственной политики в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры в Санкт-Петербурге отвечают комитеты городского Правительства: Комитет по транспорту, Комитет по развитию транспортной инфраструктуры и комитет по благоустройству. Надзорным органом за проведением федеральной транспортной политики является Северо-Западное межрегиональное управление государственного автодорожного надзора федеральной службы по надзору в сфере транспорта (сокращенное название – Северо-Западное МУГАДН).

В конце 2020 г. произошло значительное перераспределение полномочий между Комитетом по транспорту и Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры, в результате которого объем и зона ответственности первого значительно выросли [1].

Государственное казенное учреждение «Организатор перевозок» курирует такие сферы пассажирских перевозок как электронная карта «Подорожник» развитие бесконтактной системы оплаты, обслуживание информационного транспортного портала и инновационных остановочных павильонов. ГУП «Пассажиравтотранс», «Горэлектротранс» и «Петербургский метрополитен» непосредственно несут на себе задачу организацию пассажирских перевозок на автобусах, троллейбусах, трамваях и метро.

Комитет по транспорту и подведомственные учреждения анализируют пассажиропоток, организует работу всех перевозчиков, в том числе выдает лицензии на легковое пассажирское такси.

Кроме этого, полномочия рассматриваемого Комитета распространяются на мероприятия по осуществлению ремонта, нового строительства и устранения неисправностей в работе светофоров, пешеходных переходов и в целом всего дорожного покрытия.

Остановки общественного транспорта также должны находиться в целости и сохранности под надзором Комитета по благоустройству. За обслуживание дорог в границах муниципальных округов несут непосредственно муниципалитеты. Администрации районов города также отвечают за так называемые бесхозные дороги.

Координационный совет по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области является важным учреждением, который начал свою деятельность в 2011 году [2]. Его главная задача – обеспечить координацию действий между всеми ветвями власти, которые отвечают на развитие транспортной системы не только города, но и все области.

Координационный Совет организует и координирует стратегические мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры города и области. Обновленная стратегия до 2030 г. была рассмотрена на заседании Совета в феврале 2022 г. [3]. Предыдущая Стратегия была предусмотрена до 2025 г., однако она потеряла свою актуальность в связи с активным участием федеральной власти и непосредственно Президента России В.В. Путина в развитии транспортной системы Санкт-Петербурга. В новой стратегии упор делается на экологичность транспорта и использование информационных технологий при его обслуживании и эксплуатации. В соответствии с последним вариантом Стратегии Санкт-Петербург получает инфраструктурные бюджетные кредиты.

Нормативно-правовую основу управления составляет постановление Правительства Санкт-Петербурга, утвердившее 30 июня 2014 г. государственную программу «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» [4].

Основная цель, которую преследует реализация программы – это сделать транспортную систему города эффективной, безопасной и доступной [5]. Программа состоит из подпрограмм, при этом оценка выполнения программы базируется на индикаторах, в текущей редакции их 51. Также в программе прописаны семь важнейших индикаторов, достижение которых является приоритетом для все органов, которые курируют развитие транспортной системы города.

Проведя анализ полученных ранее результатов программы, можно сделать вывод, что не все целевые показатели были достигнуты. Среди показателей, которые были выполнены к 2020 году можно назвать протяженность сети автомобильных дорог.

Таким образом, деятельность органов власти города Санкт-Петербурга по развитию транспортной инфраструктуры города сосредоточена в рамках выполнения комплексных программ.

Государственно-частное партнерство (ГЧП) является важным инструментом развития транспортной инфраструктуры. Именно эта модель позволяет осуществлять финансирование и реализацию многих проектов в транспортной системе города. Крупнейшие города России, такие как Москва и Санкт-Петербург реализуют наибольшее количество проектов с механизмом ГЧП. Среди лидеров также можно назвать Московскую и Ленинградскую области. В общем эти 4 субъекта федерации реализуют 61 проект.

В общей доле проектов ГЧП, реализуемых в городе, региональные проектные инициативы составляют 65%. Из 19 запланированных транспортных проектов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области 8 уже реализованы, самые крупные и значимые из них:

- западный скоростной диаметр – ЗСД;
- транспортное обслуживание аэропорта «Пулково»;
- частный трамвай «Чижик» в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга.

В настоящее время линия высокоскоростного трамвая «Чижик» передана в концессию на 30 лет в рамках ГЧП.

В модели государственно-частного партнерства в сфере транспорта в Санкт-Петербурге доминирует практика концессионных соглашений – она реализована в 53% проектов. В этом случае бюджетные деньги замещаются значительными частными средствами в короткие сроки. Перераспределяются и риски, связанные со сроками строительства, стоимостью и условиями эксплуатации – они возлагаются на частного инвестора, хотя сам объект остается в собственности государства.

Еще одна схема, которая тоже используется, достаточно часто называется корпоративным партнерством, когда объект проектирования оформляется как совместное юридическое лицо. В такой форме оформляются проекты, связанные с вокзалами, станциями и другими транспортно-пересадочными узлами. Если в рамках транспортного ГЧП не предусматривается создание объекта, а предусматривается только оказание услуг, например, обслуживание подвижного состава, то заключаются контракты жизненного цикла.

В связи с этим для концессионеров важным является нормативно-правовое обеспечение сотрудничества, сейчас в Комитете по транспорту Правительства Санкт-Петербурга идет обсуждение поправок в закон «О концессионных соглашениях», которые четко определяют механизмы участия публичной стороны в проектах (плата концедента, капитальный грант, минимальный гарантированный доход)» [7].

Некоторые реализуемые проекты ГЧП в Санкт-Петербурге:

1. Проект – Витебская развязка.

Инвестор: ООО «Магистраль северной столицы».

Витебская развязка — первый этап Широтной магистрали скоростного движения (ШМСД). Данный проект позволит улучшить транспортную доступность, свяжет ЗСД с Московским и Фрунзенским районами. В целом, реализация позволит уменьшить нагрузку на улично-дорожную сеть, а также уменьшить пробки, которые традиционно присутствуют в центр города.

2. Скоростная трамвайная линия «Купчино» — Шушары — Славянка.

Инвестор: ООО «БалтНедвижСервис», принадлежит «АО «СтройКомплектСервис» и Газпромбанку.

Данный проект также является приоритетным для Правительства Санкт-Петербурга, так как он поможет улучшить движение общественного транспорта благодаря повышению скорости достижения конечной точки Славянка.

На этапе проработки находятся следующие проекты:

- строительство пригородного аэропорта в поселке Сиверский;
- реконструкция военного аэропорта в Левашово;
- создание улично-дорожной сети на намыве Васильевского острова;
- строительство путепровода на продолжении Туристской улицы;
- продолжения Шуваловского проспекта [6].

В 2019 г. было подписано соглашение о ГЧП для строительства линии метро от станции «Купчино» до Славянки. Проект будет реализован аналогично проекту «Чижик» на условиях концессии. Это позволит решить проблему недостатка средств в региональном и местном бюджете на такой дорогостоящий проект: 34 млрд рублей только на участке от станции «Купчино» до станции «Шушары».

Группа компаний АБЗ-1 является крупнейшим частным инвестором в транспортной отрасли Северо-Западного федерального округа. В структуру компании входит собственный асфальтобетонный завод и множество специализированных промышленно-строительных организаций по строительству и ремонту автомобильных дорог.

Доля организации на рынке Санкт-Петербурга составляет 20% [7]. Важной особенностью компании является то, что все заказы на строительство дорог выполняются силами собственных юридических лиц (АО «Экодор», ООО «ДСК АБЗ-Дорстрой»), к строительству дополнительных внешних сооружений в 60% случаев привлекаются также подрядчики.

Регулярное сотрудничество с коммерческими организациями в рамках транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга осуществляется при осуществлении пассажирских перевозок. В результате Санкт-Петербурге сформировался пул перевозчиков, работающих наряду с ГУП «Пассажиравтотранс»:

- ООО «Вест-Сервис», являющееся дочерней компанией ведущего перевозчика городских и пригородных пассажирских коммерческих маршрутов «ПитерАвто» обслуживает 167 автобусных маршрутов преимущественно во Фрунзенском и Красногвардейском районах города;

- АО «Третий парк» обслуживает 112 автобусных маршрутов в Выборгском, Калининском, Приморском и Курортном районах, а также в Кронштадте;

- ООО «Домтрансавто» обслуживает 46 маршрутов в Кировском, Красносельском, Московском и Фрунзенском районах города.

Таким образом, ответственность за транспортную систему города возложена на городское Правительство в лице подконтрольных комитетов и профильных ведомств. Однако развитие всей транспортной инфраструктуры города, начиная от УДС и заканчивая ремонтом остановочных павильонов и развитием форм оплаты за проезд, невозможно без значительных финансовых вложений, в том числе частных.

В связи с этим в Петербурге активно развивается участие коммерческих организаций в обслуживании транспорта, а также проекты в рамках государственно-частного партнерства. Именно с учетом этого разрабатывается стратегия комплексного транспортного развития города и формируется модель транспортной инфраструктуры.

### **Список использованных источников**

1. Правительство Санкт-Петербурга. Постановление от 30 декабря 2020 г. № 1257 «О передаче отдельных полномочий в сфере развития транспортного комплекса от Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга Комитету по транспорту». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/573325312> (дата обращения 27.04.2024).

2. Координационный совет по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Документы. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/ministry/councils/8/documents> (дата обращения 27.04.2024).

3. Марат Хуснуллин провёл заседание Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://government.ru/news/44632/> (дата обращения 27.04.2024).

4. Правительство Санкт-Петербурга. Постановление от 30 июня 2014 г. № 552 «О государственной программе Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» (с изменениями на 19 октября 2021 года). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/822403631> (дата обращения 27.04.2024).

5. О государственной программе Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» (с изменениями на 19 октября 2021 года). [Электронный

ресурс]. – Режим доступа: <https://www.assembly.spb.ru/ndoc/doc/0/822403631?print=0> (дата обращения 27.04.2024).

6. Итоги развития проектов ГЧП в сфере транспорта за первое полугодие 2021 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/invest/news/223897/> (дата обращения 27.04.2024).

7. АБЗ-1: «Мы заняли свою нишу в сфере ГЧП». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://yango.pro/blog/abz-1-my-zanyali-svoyu-nishu-v-sfere-gchp/> (дата обращения 27.04.2024).