

Девятковских Елена Михайловна,

магистрант,

кафедра финансов, денежного обращения и кредита,

Институт экономики и управления

ФГАОУ ВО «Уральский Федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»

г. Екатеринбург, Российская Федерация

Бабушкина Полина Владимировна,

магистрант,

кафедра финансов, денежного обращения и кредита,

Институт экономики и управления

ФГАОУ ВО «Уральский Федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»

г. Екатеринбург, Российская Федерация

Грицюк Кристина Романовна,

магистрант,

кафедра финансов, денежного обращения и кредита,

Институт экономики и управления

ФГАОУ ВО «Уральский Федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»

г. Екатеринбург, Российская Федерация

ПРАКТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ФИНАНСИРОВАНИЯ МУНИЦИПАЛЬНЫХ И ПРИКЛАДНЫХ ПРОЕКТОВ

Аннотация:

В статье приведены результаты практического анализа финансирования государственных и прикладных проектов. Автором настоящей статьи информация систематизирована на основании трех блоков. Блок 1 содержит данные анализа финансирования муниципальных программ. Блок 2 представлен результатами исследования финансирования государственно-частного партнерства в развитии Арктической зоны РФ на основе анализа актуализированных на 2023 год статистических данных. Блок 3 содержит результаты исследования финансирования проектов транспортно-логистической компании.

Ключевые слова:

Проект, финансирование, муниципальные образования, государственно-частное партнерство, транспортно-логистическая отрасль.

Экономика Российской Федерации с начала специальной военной операции столкнулся с целым рядом проблем, вызванных санкционным давлением США, ЕС и группой недружественных стран.

Санкции, введенные в отношении в Российской Федерации, сказались на развитии всех сфер общественной жизни, обусловив, с одной стороны, замедление его роста, с другой стороны несли в себе разрушительный эффект, затронув цепочки поставок, транспортно-логистические цепочки.

Весьма закономерно, что современные реалии охарактеризовали серьезную трансформацию для государства и частного сектора, выдвинув на первый план для последних поиск новых инвесторов, выстраивании новых логистических схем.

В данной связи Правительство Российской Федерации никоим образом не могло допустить, чтобы события развивались самотеком. На этом фоне прослеживаются последовательные меры с целью сглаживания негативных последствий, с которыми столкнулась экономика страны в условиях санкционного давления.

Актуальность научного исследования обуславливается необходимостью практического анализа финансирования государственных и прикладных проектов.

1 блок. Финансирование муниципальных программ

Раскрытие содержательного контекста поставленного вопроса следует предварить высказыванием М.В. Зелинской, согласно которому назначение муниципальных программ несет в себе глубинный смысл, способствуя повышению инвестиционной привлекательности российских регионов, сглаживанию кризисных явления в экономике региона, обеспечению экономического роста и социального развития, снижения входных барьеров на отраслевых рынках [5, с. 185].

Неотъемлемым атрибутом муниципальных программ, заложенным в механизм её реализации, служит её финансовое обеспечение, формируемое за счет средств всех бюджетов бюджетной системы РФ, а также внебюджетных источников.

Заслуживает интерес мнение авторов, высказывающих тезис о том, что преобладающим источником финансирования служат ассигнования, выделяемые из средств федерального бюджета [11, с. 394]. В то же время вряд ли данное суждение следует признать убедительным. Подвергая анализу государственную программу Тюменской области, утвержденную постановлением Правительства Тюменской области от 03.12.2018 № 454-п «Развитие физической культуры, спорта и дополнительного образования» [4], сомнения относительно правоты данного тезиса только усиливаются.

Впрочем, в качестве отправной точки анализа приведенной выше муниципальной программы является определение её целей. Буквальное толкование её содержания позволяет выделить её ключевую цель – развитие человеческого капитала. В последующих положениях региональный законодатель конкретизирует поставленную цель, дополняя её уточнением об обеспечении конкурентоспособности региона, формировании совершенно иного концептуального взгляда на качество и образ жизни.

Для достижения системообразующих элементов основной цели региональный законодатель предусматривает задачи, соответствующие каждой из представленных подцелей.

Обеспечение конкурентоспособности предполагает создание условий, способствующих стимулированию граждан региона к ведению здорового образа жизни.

По линии образования задачи развиваются в направлении создания условий для претворения нового видения здорового образа жизни, сформированного на основе обеспечения высокого качества образования, содействия талантам.

Территориальный масштаб представленной программы предполагает вовлечение в механизм её реализации всех муниципальных образований Тюменской области.

При этом как следует из данных, отражающих её финансовое обеспечение, источники её финансирования складываются из средств федерального и регионального бюджета (таблица 1, рисунок 1). Именно данный аспект накладывает тень сомнения относительно правоты приведенного ранее суждения.

Таблица 1 – Источники финансирования муниципальной программы, 2023-2025 гг., тыс. руб.

	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Всего по программе	3 009 714	2 347 838	2 244 907
Средства федерального бюджета	129 615	31 947	–
Средства регионального бюджета	2 880 099	2 315 891	2 244 907

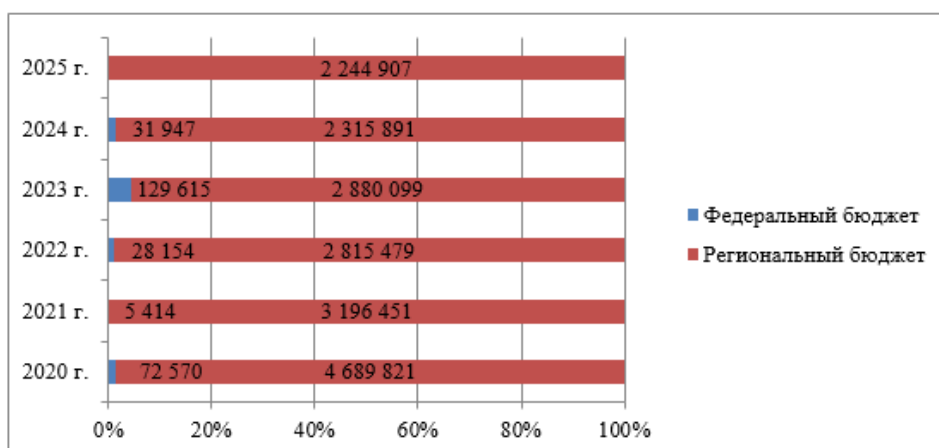


Рисунок 1 – Источники финансирования муниципальной программы, 2020-2025 г.г., тыс. руб.

Как видно из представленных данных в разрезе 2020-2025 гг., в том числе, запланированных показателей, наибольшая часть средств приходится на этап запуска программы. В дальнейшем наблюдается тенденция к снижению.

Таким образом, образование преобладающей части средств, заложенной в механизм реализации анализируемой программы, происходит за счет регионального бюджета. Средства федерального бюджета на протяжении рассматриваемого периода варьируются в пределах 1,4%.

В контексте приведенного ранее тезиса, стоит отметить о привлечении к механизму реализации муниципальных программ (в части их финансирования) негосударственных финансовых институтов. Представляется, что подобная практика весьма обоснована при отсутствии полноценного обеспечения социально-экономических потребностей региона. В анализируемой автором муниципальной программе финансирования за счет внебюджетных средств не предусмотрено.

В целом проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что, несмотря на преобладании в анализируемой муниципальной программе региональных средств финансирования, механизм её реализации не предусматривает изолированный и автономный от федерального центра характер, напротив, достижение её цели – результат консолидации федеральных и региональных бюджетных средств.

Блок 2. Финансирование государственно-частного партнерства в развитии Арктической зоны РФ

Процесс активизации инвестиционной деятельности на уровне субъектов Российской Федерации тесно сопряжен с выстраиванием отношений по линии государственно-частного партнерства (далее по тексту – ГЧП). Исключением не являются субъекты, входящие в Арктическую зону – стратегического ресурса Российской Федерации.

Развитию Арктической российский законодатель уделяет повышенное внимание, что подтверждает наращивание и совершенствование системы правовых норм в данной области [1; 2; 3].

В современных реалиях интенсификация Арктической зоны немыслима без финансирования проектов, концептуальная идея которых сосредотачивает в себе социально-экономическую направленность, в том числе за счет приведения в действие механизма ГЧП.

Конструктивное взаимодействие аппарата государства и представителей бизнес-структур служит залогом экономического роста, «краеугольной» основой объединения ресурсов, направления инвестиций «в русло» реализации определенных проектов.

На страницах научной публицистики в контексте рассматриваемой проблематики высказывается тезис о неутешительной тенденции, пронизывающей бюджеты муниципального образования, обусловленной недостаточностью, а зачастую и вовсе отсутствием бюджетного финансирования [10, с. 27]. В данном свете, механизмы частного и публичного партнерства доказывают свою эффективность, позволяя нивелировать все проблемные аспекты в контексте достижения показателей социально-экономического развития Арктической зоны, одновременно с тем закладывая прочный фундамент в развитии социальной инфраструктуры.

Конструктивное и прагматичное взаимодействие государства и предпринимательского сектора в данной области приносит за собой положительные изменения, достаточно отчетливо это прослеживается в направлении актуализированных на 2023 год статистических данных, обобщенных автором на рисунке 2 [8].



Рисунок 2 – Результаты государственно-частного партнерства в Арктической зоне

По данным, апробированным Корпорацией развитие Дальнего Востока и Арктики, большинство проектов охватывает социальную сферу (28 проектов), одновременно с тем, составляя основной пласт в формировании рабочих мест. Не менее значимым является развитие туризма, на который приходится порядка 15 реализованных проектов [8].

В то же время, несмотря на доминирование данных отраслей и возведения их в «ранг» приоритетных, относительно вопроса их финансирования возникает противоречие, выражающееся в направлении вложений инвестиций в сферу арктической логистики. В контексте количества проектов, реализуемых в данной области, на первый взгляд может показаться, что их характер довольно скуден (9 проектов).

Однако если руководствоваться реальной картиной, позволяющей оценить объем финансовых вложений, складывается совершенно иное представление.

Объем инвестиций в абсолютном выражении составляет более 4.5 млрд. руб., что в процентном соотношении достигает порядка половины от общего объема вложений для развития субъектов Арктической зоны.

Одним из основных проектов в данной области является проект под названием «Развитие Северного морского пути». Концепция проекта предполагает наращивание грузооборота. Общий объем инвестиций в рассматриваемый проект достиг высоких показателей в 2023 году, составив в абсолютном выражении более 2.23 млрд. руб., что составляет около 22% от общего объема финансирования.

Другим крупным инвестиционным проектом является проект, реализуемый ООО «Эко Шиппинг», ориентированный на расширение и укрепление морского флота. Объем инвестиционных вложений составляет 14% от общего объема финансирования [8].

Безусловно, наращивание логистического потенциала служит основным фактором развития Арктической зоны, учитывая её территориальную удаленность. На этом фоне преобладающее большинство реализуемых проектов или же находящихся на этапе разработки, сосредоточены в направлении развития транспортно-логистической сети, оказывающей синергетический эффект на расширении инфраструктуры.

Таким образом, вектор развития Арктической зоны связан с укреплением механизма государственно-частного партнерства, закладывающим прочный фундамент в развитии социальной инфраструктуры.

В результате консолидации усилий государства и предпринимательского сектора, происходит переплетение публичного и частного интересов, выраженное, с одной стороны, в приведение в действие инструмента бюджетно-налогового стимулирования, с другой – в реализации мероприятий, направленных на развитие территории Арктической зоны.

Представляется, что дальнейшие шаги для поступательного развития механизма публичного и частного партнерства в условиях ужесточения санкционной политики должны быть направлены на повышение гибкости данного механизма, нивелирования проблемных зон в рамках реализации отдельных процедур, уделению внимания новых форм поддержки.

Блок 3. Финансирование проектов транспортно-логистической компании

Российский транспортно-логистический рынок в 2023 году столкнулся с рядом наиболее болезненных трансформаций. Негативному сценарию сопутствовал уход мировых производителей из стран. Однако медленно, но верно, рынок сумел адаптироваться к новым реалиям.

Российский транспортно-логистический рынок в условиях экономической локализации рынков, вызванной геополитической напряженностью, демонстрирует динамические изменения, формируя совершенно новую реальность, открывая широкие перспективы.

Основу реализации проектов транспортно-логистической компании составляет механизм их финансирования. В научно-экспертном сообществе выработана позиция, согласно которой финансирование проектов транспортно-логистической компании подразумевает под собой выделение денежных средств и управления финансовыми потоками на всех стадиях жизненного цикла проекта [6, с. 2066].

Источники финансирования проектов в данной области представлены средствами, выделяемыми публичными и частными субъектами.

Безусловно, финансированию проектов транспортно-логистической компании присуща своя собственная специфика, поскольку от реализации проектов зависит вектор и интенсивность экономической системы страны.

Выделение денежных средств на реализацию проекта, как правило, взаимоувязано с достижением концептуальной его идеи, цели, находящей объективизированное выражение в его содержании. Приведенное суждение всецело воспроизводит тезис о недопустимости направления финансовых ресурсов в иное «русло».

Отличительной чертой проектов в данной области является строгое очертание сумм, заложенных в механизм реализации. Фактически это накладывает определенное «табу» на внесение коррективов в содержание проекта.

Источники финансирования проектов транспортно-логистической компании представлены четырёхступенчатой системой, приведенной на рисунке 3.

Принимая во внимание риски, сопровождающие реализацию проектов в данной области, актуальным становится вопрос разработки его схемы, наполненной в своем содержании структурой и объемом выделяемых средств, которая вне зависимости от привязки к определенной его стадии, должна предусматривать функцию обратной связи.

При избрании схемы финансирования проекта следует тщательно проработать все особенности применения внутренних и внешних источников финансирования.

Одновременно с тем важно не упускать из поля зрения и потенциальные сценарии развития проекта, определяющие его конечный результат и эффективность капитальных вложений.

Глубокий анализ и оценка ресурсов – залог эффективной эксплуатации проекта [9, с. 97]. В то же время на современном этапе развития данная сфера окутана некоторыми проблемными «зонами», в том числе вызванными новыми вызовами в эпоху санкций.

По мнению, Н.П. Карповой, Т.Е. Евтодиевой, факторами, препятствующими развитию данной области, является низкий уровень инновационной восприимчивости частного сектора, усиливающийся на фоне отсутствия полноценной поддержки со стороны государства [6, с. 2067].

Особый отпечаток на финансирование проектов транспортно-логистической компании накладывает организационный аспект, суть которого заключается в достаточно «сырой» координации частно-публичного партнерства в сфере инноваций. Одновременно с тем анализируемая проблема усугубляется на фоне слабого технического оснащения, лежащего в основе реализации данных проектов.

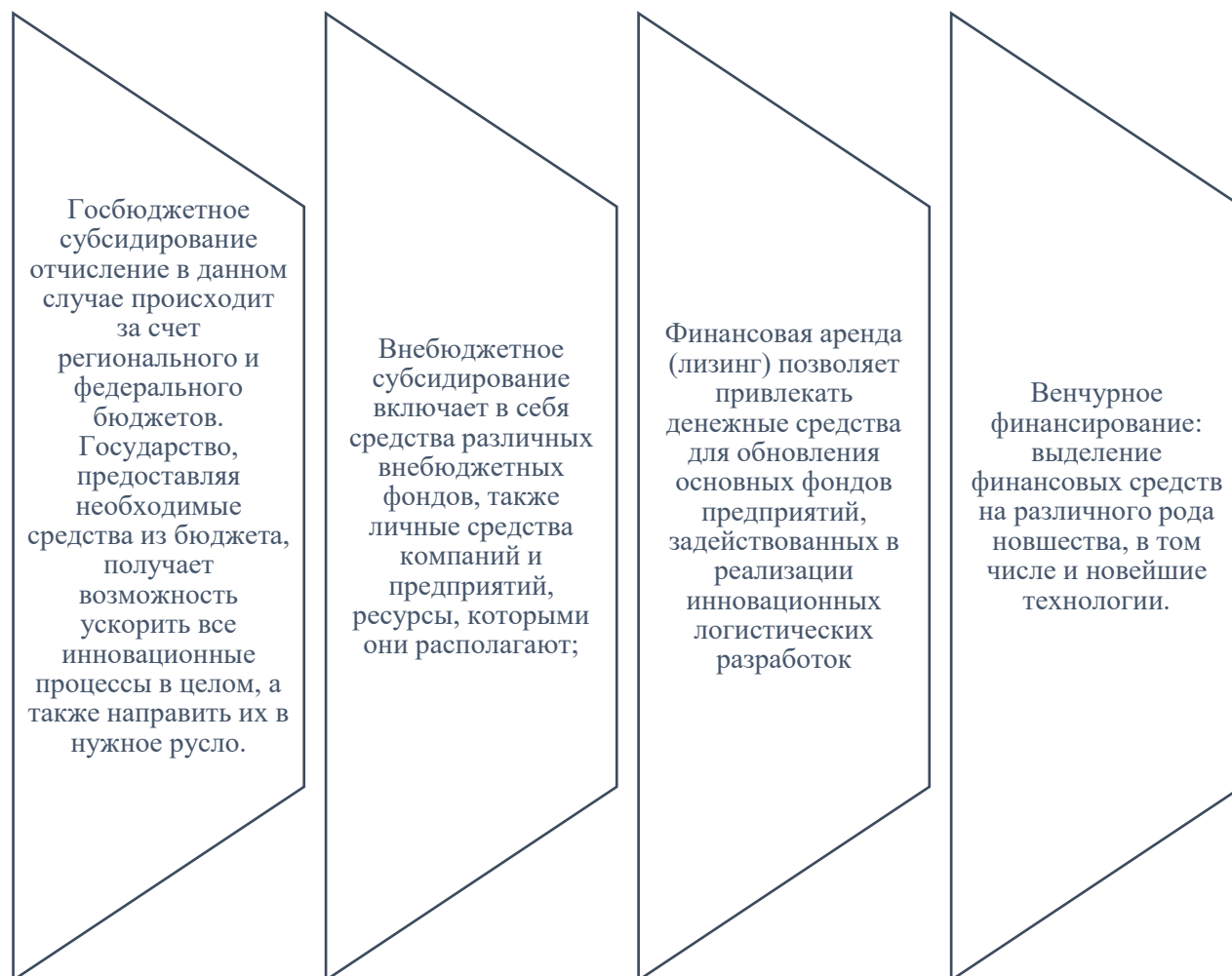


Рисунок 3 – Источники финансирования проектов транспортно-логистической компании

Впрочем, в экспертном сообществе сформулирован и иной взгляд, признающий в качестве «камня преткновения» для финансирования рассматриваемой сферы несовершенство законодательной базы, некий концепт недоверия со стороны предпринимательского сектора [7].

Неоспоримым потенциалом для развития обладает краудинвестинг, однако, стоит признать, что данный институт находится в начальной стадии развития, что создает определенные препятствия для его полноценного вхождения на рынок.

Однако автор настоящего исследования выражает надежду на то, что вопросы внедрения и финансирования транспортно-логистической компании не останутся без внимания российского законодателя и аппарата государства в целом, поскольку потенциал данной отрасли достаточно велик.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»: по состоянию на 08.08.2024 // Собрание законодательства РФ. 2015. № 29. Ст. 4350.
2. Указ Президента РФ от 05.03.2020 № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года»: по состоянию на 21.02.2023 // Собрание законодательства РФ. 2020. № 10. Ст. 1317.
3. Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»: по состоянию на 27.02.2023 // Собрание законодательства РФ. 2020. № 44. Ст. 6970.
4. Постановление Правительства Тюменской области от 03.12.2018 № 454-п «Об утверждении государственной программы Тюменской области «Развитие физической культуры, спорта и дополнительного образования» и

- признании утратившими силу некоторых нормативных правовых актов»: по состоянию на 15.12.2023 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>. 07.12.2018.
5. Зелинская М.В. Муниципальные целевые программы: цели и разработка // Теория и практика эффективности государственного и муниципального управления: сборник научных статей 4-й Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, Курск, 13 мая 2022 года. Курск: Юго-Западный государственный университет, 2022. С. 185-187.
 6. Карпова Н.П., Евтодиева Т.Е. Логистические инновации: сущность, виды и способы финансирования // Экономика, предпринимательство и право. – 2020. Т. 10. № 7. С. 2063-2072.
 7. Особенности транспортно-логистического финансирования – мнение // Информационное агентство РЖД Партнер.ру. URL: <https://www.rzd-partner.ru/other/news/osobennosti-transportno-logisticheskogo-finansirovaniia---mnenie/> (дата обращения: 09.10.2024).
 8. Первая сотня // Инвестиционный портал Арктической зоны России. URL: <https://arctic-russia.ru/project/pervaya-sotnya/> (дата обращения: 09.10.2024).
 9. Райская М.В. Инструментально-стратегический аспект управления инновационной восприимчивостью компании // Вопросы инновационной экономики. 2019. Т. 9. № 1. С. 97-110
 10. Рехова А.С., Воротников А.М. Государственно-частное партнерство – актуальный механизм развития Арктической зоны Российской Федерации // Журнал естественнонаучных исследований. 2021. №. 1. С. 24-31.
 11. Семакова В.А. Финансирование программ социально-экономического развития муниципального образования // Мировая наука. 2018. № 12 (21). С. 392-396.

Devyatovskikh Elena Mikhailovna,

master student,
department of finance, money circulation and credit,
Institute of Economics and Management
Ural Federal University named after the first President of Russia B.N.Yeltsin
Yekaterinburg, Russian Federation

Babushkina Polina Vladimirovna,

master student,
department of finance, money circulation and credit,
Institute of Economics and Management
Ural Federal University named after the first President of Russia B.N.Yeltsin
Yekaterinburg, Russian Federation

Gritsyuk Kristina Romanovna,

master student,
department of finance, money circulation and credit,
Institute of Economics and Management
Ural Federal University named after the first President of Russia B.N.Yeltsin
Yekaterinburg, Russian Federation

PRACTICAL ANALYSIS OF THE FINANCING OF MUNICIPAL AND APPLIED PROJECTS

Abstract:

The article presents the results of a practical analysis of the financing of state and applied projects. The author of this article systematized the information on the basis of three blocks. Block 1 contains data on the analysis of funding for municipal programs. Block 2 is presented by the results of a study of financing public-private partnerships in the development of the Arctic zone of the Russian Federation based on the analysis of statistical data updated for 2023. Block 3 contains the results of a study of financing projects of a transport and logistics company.

Keywords:

Project, financing, municipalities, public-private partnership, transport and logistics industry.