

УДК 353.1

DOI: 10.34670/AR.2026.48.51.069

Отраслевые модели и практики государственно-частного партнерства в Дальневосточном федеральном округе: сравнительный анализ проектов

Степанов Александр Валерьевич

Аспирант,
Дальневосточный институт управления – филиал
Российской академии народного хозяйства
и государственной службы при Президенте РФ,
680000, Российская Федерация, Хабаровск, ул. Муравьева-Амурского, 33;
начальник отдела по обеспечению безопасности,
Школа-интернат № 6,
680000, Российская Федерация, Хабаровск, ул. Ленинградская, 48;
e-mail: a.v.st@inbox.ru

Аннотация

В статье рассматриваются отраслевые модели государственно-частного партнерства в Дальневосточном федеральном округе с учетом региональной специфики, от которой зависят параметры структурирования проектов, распределение рисков и механизмы финансирования. Работа направлена на выявление устойчивых практик применения ГЧП в транспортной, коммунальной, социальной, туристической и энергетической сферах, а также на определение факторов, влияющих на результативность таких проектов. Методологическую основу исследования составили сравнительный анализ, системный подход и обобщение отраслевых практик, представленных в научной литературе и открытых материалах институтов развития. Установлено, что наиболее устойчивые модели сформировались в коммунальном секторе, тогда как проекты в транспортной, энергетической и туристической сферах нуждаются в более сложных механизмах государственной поддержки и компенсации споровых рисков. Обоснована необходимость дифференцированного подхода к проектированию ГЧП в ДФО, расширения гибридных финансовых инструментов и укрепления региональной проектной компетентности.

Для цитирования в научных исследованиях

Степанов А.В. Отраслевые модели и практики государственно-частного партнерства в Дальневосточном федеральном округе: сравнительный анализ проектов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2026. Том 16. № 5А. С. 638-645. DOI: 10.34670/AR.2026.48.51.069

Ключевые слова

Государственно-частное партнерство, Дальневосточный федеральный округ, концессионные соглашения, инфраструктурные проекты, распределение рисков, транспортная инфраструктура, коммунальный комплекс, социальная сфера, энергетика.

Введение

Государственно-частное партнерство в последние годы закрепились в качестве одного из базовых инструментов развития инфраструктуры и повышения качества общественных услуг. Для Дальневосточного федерального округа применение механизмов ГЧП имеет особую значимость, поскольку данный макрорегион сочетает в себе стратегическое геоэкономическое положение и выраженные ограничения развития: большие расстояния между населенными пунктами, низкую плотность населения, сложные природно-климатические условия, высокую стоимость строительства и эксплуатации объектов, а также существенную зависимость территорий от бюджетной поддержки [Абузярова, 2022]. В таких условиях реализация крупных инфраструктурных проектов исключительно за счет публичных ресурсов становится затруднительной, что усиливает значение частного капитала, управленческих компетенций бизнеса и механизмов долгосрочного контрактного взаимодействия.

Нормативно-правовая среда в России в целом создала необходимые формальные предпосылки для развития партнерских форматов. Речь идет о законодательстве о концессионных соглашениях, государственно-частном и муниципально-частном партнерстве, а также о специальных режимах, действующих на территориях опережающего развития и в Арктической зоне. Однако наличие правовой базы само по себе не гарантирует результативности проектов. Практика показывает, что решающим фактором становится адаптация модели ГЧП к отраслевой специфике конкретного объекта, его финансовому профилю и характеру рисков [Черненко, Гришин, 2024].

Актуальность исследования обусловлена тем, что в ДФО наблюдается значительная неоднородность практик ГЧП по секторам экономики. Одни отрасли демонстрируют устойчивость за счет прогнозируемых доходных потоков и понятной модели возврата инвестиций, другие нуждаются в масштабном государственном софинансировании, гарантиях минимального дохода и дополнительной институциональной поддержке. В связи с этим цель статьи состоит в сравнительном анализе отраслевых моделей и практик ГЧП в Дальневосточном федеральном округе с выявлением их сильных сторон, ограничений и перспектив развития.

Основная часть

Практика применения государственно-частного партнерства в Дальневосточном федеральном округе позволяет выделить несколько устойчивых отраслевых моделей, различающихся по степени участия государства, уровню коммерциализации, срокам окупаемости и механизму компенсации рисков. В региональном разрезе это особенно заметно, поскольку одинаковые с формально-правовой точки зрения инструменты в разных секторах фактически работают по-разному (рис. 1).

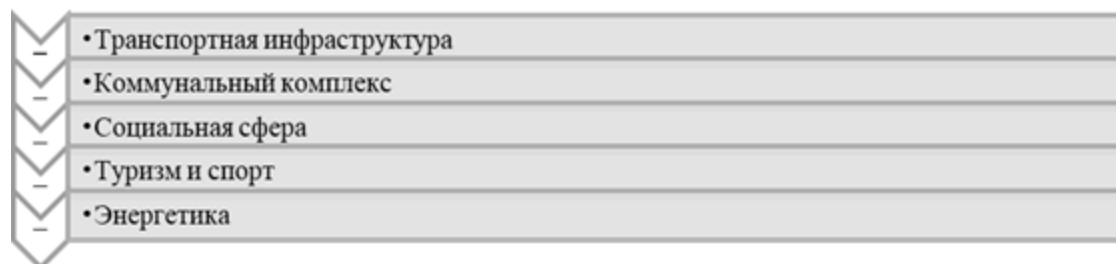


Рисунок 1 – Отраслевые модели ГЧП в ДФО

Как видно из логики отраслевого сопоставления, в ДФО сформировались следующие основные практики: долгосрочные концессии с господдержкой в транспортной сфере, тарифные концессии в коммунальном комплексе, модели жизненного цикла и иные бюджетно поддерживаемые форматы в социальной инфраструктуре, коммерчески ориентированные проекты в туризме и спорте, а также сложные долгосрочные соглашения в энергетике.

Транспортная инфраструктура является одной из наиболее капиталоемких сфер применения ГЧП в ДФО. Транспортные проекты (дороги, мосты, порты, аэропорты) составляют приблизительно 32% всех инициатив ГЧП в Дальневосточном федеральном округе и характеризуются наибольшими объемами инвестиций, размер которых достигает от 14 до 45 млрд руб. В регионе именно транспортные проекты выполняют системообразующую функцию, обеспечивая связанность территорий, доступ к портовой и пограничной инфраструктуре, а также формирование международных и межрегиональных логистических маршрутов. В условиях протяженности расстояний и сравнительно невысокой интенсивности трафика многие объекты не могут быть реализованы исключительно на рыночной основе.

В транспортных проектах этой группы преобладают концессионные соглашения с длительным горизонтом реализации. Иная конфигурация здесь встречается редко: слишком велики первоначальные вложения, слишком растянут инвестиционный цикл. По этой причине возврат средств частного партнера строится не только на пользовательских платежах. В проектную экономику обычно включаются капитальные гранты, плата за доступность, механизмы компенсации недополученных доходов, а также предоставление земельных участков и инженерной инфраструктуры со стороны государства [Черненко, Гришин, 2024; Сапожникова, 2022]. Для ДФО такая комбинация имеет прикладной смысл прежде всего из-за высокой вероятности недостаточного спроса, связанной с низкой плотностью населения и неравномерным распределением транспортных потоков.

Отсюда и специфика транспортной модели ГЧП в макрорегионе: речь идет не о классической концессии в ее чистом виде, а о гибридной конструкции, при которой значительная часть финансовой ответственности за устойчивость проекта остается на публичной стороне. Коммерческой логикой эффект подобных решений не исчерпывается. На прилегающих территориях меняется инвестиционный контур, для бизнеса сокращаются логистические издержки, возникают дополнительные точки экономического роста.

Иная картина наблюдается в коммунальной инфраструктуре ДФО, где концессии чаще всего связаны с модернизацией систем водоснабжения, водоотведения, теплоснабжения и сопряженных объектов. По объему инвестиций такие проекты обычно уступают транспортным, однако их социальная значимость выше, а модель возврата капитала читается более определенно. Основанием служит устойчивый платежный поток, формируемый регулируемыми тарифами [Адамайтис, 2022].

Поэтому в коммунальном секторе доля частного финансирования, как правило, оказывается выше, чем в других отраслях. Вместе с тем для ДФО эта схема не сводится к стандартной тарифной модели: сказывается высокая степень износа сетей, эксплуатационные затраты возрастают под влиянием климатических условий, ремонт и амортизация требуют дополнительных расходов. При такой конфигурации особую чувствительность приобретает распределение рисков между участниками соглашения. Публичный партнер обычно принимает на себя заметную часть тарифных и политико-регуляторных рисков, тогда как частной стороне передаются строительство, эксплуатация, обслуживание и достижение технологических показателей [Сапожникова, 2022].

Именно в коммунальной сфере для ДФО просматривается наиболее устойчивая модель: финансовая логика здесь достаточно прозрачна, а общественный спрос постоянен. Но эта устойчивость не является безусловной. Многое зависит от качества регионального тарифного регулирования и от того, насколько последовательно органы власти удерживают равновесие между доступностью услуг для населения и инвестиционной привлекательностью самих проектов.

В социальной сфере – образовании, здравоохранении, культуре и спорте – проекты государственно-частного партнерства в ДФО обычно строятся при активном государственном софинансировании. Причина связана с ограниченным прямым коммерческим эффектом таких объектов при их высокой общественной значимости. Для частного партнера решающим оказывается не столько уровень текущей доходности, сколько длительность государственных обязательств и сравнительная стабильность бюджетных платежей.

Для этого сектора наиболее результативной выглядит модель контракта жизненного цикла, где в одном соглашении соединяются проектирование, строительство и последующее техническое обслуживание объекта. В такой конструкции меньше вероятность просчетов на стадии проектирования; кроме того, у частного партнера появляется прямой стимул учитывать будущие эксплуатационные издержки еще до ввода объекта в действие. Для регионов ДФО этот момент особенно чувствителен, поскольку суровые климатические условия повышают требования и к надежности инженерных решений, и к качеству сервисного сопровождения.

В большинстве социальных проектов участие государства выражается в капитальных грантах, бюджетных выплатах и иных формах покрытия затрат инвестора [Хачпанов, 2022]. Таким образом, риски спроса здесь играют второстепенную роль, а на первый план выходят риски надлежащей эксплуатации и исполнения долгосрочных обязательств. С практической точки зрения это делает социальные проекты менее рыночными, но более предсказуемыми при условии устойчивой бюджетной обеспеченности.

В туристической и спортивной инфраструктуре наблюдается иная логика применения ГЧП. Эти проекты обладают заметным потенциалом коммерциализации, но одновременно характеризуются высокой чувствительностью к сезонности, транспортной доступности, качеству маркетинга территории и общей платежеспособности спроса. Для Дальнего Востока данная проблема особенно актуальна, поскольку даже привлекательные природные и рекреационные ресурсы не всегда автоматически преобразуются в устойчивый туристический поток.

Поэтому в туризме и спорте нередко используются модели, близкие к муниципально-частному партнерству либо смешанным схемам, при которых публичная сторона формирует базовую инфраструктуру – подъездные пути, инженерные сети, благоустройство, а частный инвестор отвечает за создание и эксплуатацию коммерческого объекта [Абузярова, 2024]. Подобные проекты успешны прежде всего в тех случаях, когда имеется якорный оператор, способный обеспечить профессиональное управление, сервис и продвижение продукта на внешнем рынке.

Отсюда следует, что туристическая модель ГЧП в ДФО является самой чувствительной к качеству предпроектной подготовки. Ошибки в прогнозировании спроса, завышенные ожидания по загрузке и недостаточная интеграция с транспортной системой региона существенно повышают вероятность неэффективности проекта. В этом секторе государственная поддержка должна быть адресной и не подменять рыночную логику, а компенсировать инфраструктурные ограничения территории.

Энергетические проекты в ДФО встречаются реже, чем транспортные или коммунальные, однако их значение для пространственного развития региона исключительно велико. Энергетическая инфраструктура в макрорегионе во многом определяет возможность промышленного освоения территорий, функционирования удаленных населенных пунктов и снижения издержек хозяйствующих субъектов. Вместе с тем именно в этой сфере сосредоточен комплекс наиболее сложных рисков: топливных, тарифных, технологических и инвестиционных [Полянская, 2021].

Поэтому в энергетике применяются, как правило, сложные концессионные и квази-концессионные конструкции, предполагающие участие государства в предоставлении гарантий, частичном возмещении капитальных затрат либо обеспечении минимально допустимой доходности проекта. Без подобных механизмов многие инициативы не достигают банковской привлекательности. На длинной дистанции в энергетических проектах особенно ощутимы последствия расчетных ошибок, поэтому дополнительным ограничением становится потребность в специализированной отраслевой экспертизе. Неверно определенные эксплуатационные параметры здесь оборачиваются не локальными отклонениями, а заметными финансовыми потерями, которые проявляются уже в ходе последующей реализации.

Для энергетической модели характерен иной масштаб результата: он не сводится к показателям самого объекта. При удачной реализации снижается себестоимость энергоснабжения, расширяются условия для размещения новых производств, устойчивее работают территориальные системы жизнеобеспечения. По этой причине оценивать подобные проекты только через прямую окупаемость недостаточно.

Сопоставление отраслевых практик показывает, что для Дальневосточного федерального округа единая модель ГЧП, пригодная для всех секторов, фактически отсутствует. Наиболее устойчивое положение занимают коммунальные концессии, поскольку они опираются на сравнительно прогнозируемые тарифные доходы и достаточно ясное распределение обязанностей сторон. Иная ситуация складывается в транспортных, туристических и энергетических проектах: здесь схема обычно усложняется за счет бюджетного участия, гарантийных механизмов и различных компенсационных инструментов.

По отраслям меняется и конфигурация государственного участия. В социальной сфере она достигает максимума, так как финансовая модель в своей основе формируется публичной стороной. В туризме государство чаще сосредоточено на создании обеспечивающей инфраструктуры. Для транспорта и энергетики типично смешанное партнерство, при котором без софинансирования и гарантий значительная часть проектов не получает практической реализации. В этой связи именно отраслевая дифференциация становится опорным принципом региональной политики развития ГЧП.

Не менее показателен институциональный контур. Для ДФО заметное значение имеют деятельность Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики, специальные режимы поддержки, сопровождение инвесторов на всех стадиях проектного цикла [Глуценко, 2021]. При наличии такой поддержки снижаются транзакционные издержки, согласовательные процедуры занимают меньше времени, а отношение частного бизнеса к региональным инициативам становится менее настороженным. Однако пространственная неоднородность сохраняется: более интенсивная проектная активность сосредоточена в экономически сильных субъектах округа, тогда как северные и удаленные территории по-прежнему испытывают дефицит инвесторов и кадровых компетенций.

Заключение

Проведенное исследование показывает, что отраслевые модели государственно-частного партнерства в Дальневосточном федеральном округе складываются под влиянием двух групп условий – общероссийских институциональных параметров и специфики самого макрорегиона. В транспортной сфере преобладают долгосрочные концессии с заметным участием государства; коммунальный сектор демонстрирует наибольшую устойчивость за счет тарифной модели; социальная инфраструктура требует активного бюджетного участия и использования контрактов жизненного цикла; в туризме определяющее значение приобретают коммерческая обоснованность и наличие якорных операторов; энергетика связана со сложными схемами гарантий и долгосрочного софинансирования.

Сравнительный анализ подводит к более общему положению: результативность ГЧП в ДФО определяется не столько формальным выбором правовой конструкции, сколько точностью ее настройки применительно к отраслевым и региональным условиям. Для дальнейшего развития партнерских практик необходимы расширение гибридных финансовых инструментов, включая инфраструктурные облигации, капитальные гранты и бюджетные займы, укрепление управленческой и контрактной компетентности региональных и муниципальных команд, а также увязка механизмов ГЧП с режимами территорий опережающего развития и Арктической зоны, где могут складываться комплексные инвестиционные решения.

Перспективы дальнейших исследований связаны с углубленным анализом эффективности конкретных кейсов ГЧП в субъектах ДФО, количественной оценкой распределения рисков и сравнением проектных результатов по жизненному циклу объектов. Это позволит перейти от типологического описания отраслевых моделей к построению прикладных рекомендаций по повышению результативности государственно-частного партнерства в стратегически важном макрорегионе России.

Библиография

1. Абузярова Т.В. Развитие механизмов государственно-частного партнерства на приграничных территориях Российской Федерации (Дальневосточный федеральный округ) // Современные проблемы развития экономики России и Китая: материалы V международной научно-практической конференции (г. Благовещенск, 27–29 сентября 2023 г.). – 2024. – С. 39–42.
2. Адамайтис С.А. Проекты государственно-частного партнерства как инструмент развития инфраструктуры Дальнего Востока // Региональные исследования. – 2022. – № 2(76). – С. 67–77. – DOI: 10.5922/1994-5280-2022-2-6.
3. Глушенко А.И. Идентификация рисков инвестиционных проектов, планируемых к реализации в форме ГЧП на территории Дальнего Востока // Новая экономика, бизнес и общество: материалы Апрельской научно-практической конференции молодых учёных (г. Владивосток, 15–27 апреля 2021 г.). – 2021. – С. 756–761.
4. Полянская Е.В. Институциональные основы частно-государственного партнерства в РФ и регионах ДФО // Вестник Тихоокеанского государственного университета. – 2021. – № 1(60). – С. 103–110.
5. Сапожникова Т.И. Развитие государственно-частного партнерства в Российской Федерации: региональный аспект (на примере Забайкальского края) // Вестник Забайкальского государственного университета. – 2022. – Т. 28. – № 8. – С. 70–80. – DOI: 10.21209/2227-9245-2022-28-8-70-80.
6. Хачпанов Г.В. Конвергенция государственного и частного сектора посредством государственно-частного партнерства // Инновационные исследования: проблемы внедрения результатов и тенденции развития: сборник статей Международной научно-практической конференции (г. Екатеринбург, 27 августа 2022 г.). – 2022. – С. 66–70.
7. Черненко В.А., Гришин Д.О. Развитие государственно-частного партнерства в Дальневосточном федеральном округе // Актуальные вопросы современной экономики: материалы IV Международной научно-практической конференции (г. Санкт-Петербург – Витебск – Астана – Донецк, 17–18 апреля 2024 г.). – 2024. – С. 88–91.

Sectoral Models and Practices of Public-Private Partnership in the Far Eastern Federal District: Comparative Analysis of Projects

Aleksandr V. Stepanov

Postgraduate Student,
Far Eastern Institute of Management – Branch
of the Russian Presidential Academy of National Economy
and Public Administration,
680000, 33, Murav'eva-Amurskogo str., Khabarovsk, Russian Federation;
Head of the Security Department,
Boarding School No. 6,
680000, 48, Leningradskaya str., Khabarovsk, Russian Federation;
e-mail: a.v.st@inbox.ru

Abstract

The article examines sectoral models of public-private partnership in the Far Eastern Federal District, taking into account regional specifics, on which the parameters of project structuring, risk allocation, and financing mechanisms depend. The work is aimed at identifying sustainable practices of PPP application in the transport, communal, social, tourism, and energy sectors, as well as at determining the factors influencing the effectiveness of such projects. The methodological basis of the research comprised comparative analysis, a systems approach, and the generalization of sectoral practices presented in scientific literature and open materials of development institutions. It has been established that the most sustainable models have formed in the communal sector, while projects in the transport, energy, and tourism sectors require more complex mechanisms of state support and compensation for demand risks. The necessity of a differentiated approach to PPP design in the Far Eastern Federal District, the expansion of hybrid financial instruments, and the strengthening of regional project competence has been substantiated.

For citation

Stepanov A.V. (2026) Otrazlevye modeli i praktiki gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Dal'nevostochnom federal'nom okruge: sravnitel'nyy analiz proektov [Sectoral Models and Practices of Public-Private Partnership in the Far Eastern Federal District: Comparative Analysis of Projects]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 16 (5A), pp. 638-645. DOI: 10.34670/AR.2026.48.51.069

Keywords

Public-private partnership, Far Eastern Federal District, concession agreements, infrastructure projects, risk allocation, transport infrastructure, communal complex, social sphere, energy.

References

1. Abuzyarova, T.V. (2024). Razvitiye mekhanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva na prigranichnykh territoriyakh Rossiyskoy Federatsii (Dalnevostochnyy federalnyy okrug) [Development of public-private partnership mechanisms in the border territories of the Russian Federation (Far Eastern Federal District)]. In *Sovremennyye problemy razvitiya ekonomiki Rossii i Kitaya* (pp. 39–42). Blagoveshchensk.

2. Adamaitis, S.A. (2022). Projekty gosudarstvenno-chastnogo partnerstva kak instrument razvitiya infrastruktury Dalnego Vostoka [Public-private partnership projects as a tool for infrastructure development in the Far East]. *Regionalnyye issledovaniya*, (2/76), 67–77. DOI: 10.5922/1994-5280-2022-2-6
3. Chernenko, V.A., & Grishin, D.O. (2024). Razvitiye gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Dalnevostochnom federalnom okruge [Development of public-private partnership in the Far Eastern Federal District]. In *Aktualnyye voprosy sovremennoy ekonomiki* (pp. 88–91). St. Petersburg.
4. Glushchenko, A.I. (2021). Identifikatsiya riskov investitsionnykh proyektov, planiruyemykh k realizatsii v forme GChP na territorii Dalnego Vostoka [Identification of risks of investment projects planned for implementation in the form of PPP in the Far East]. In *Novaya ekonomika, biznes i obshchestvo* (pp. 756–761). Vladivostok.
5. Khachpanov, G.V. (2022). Konvergentsiya gosudarstvennogo i chastnogo sektora posredstvom gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Convergence of public and private sectors through public-private partnership]. In *Innovatsionnyye issledovaniya: problemy vnedreniya rezultatov i tendentsii razvitiya* (pp. 66–70). Yekaterinburg.
6. Polyanskaya, E.V. (2021). Institutsionalnyye osnovy chastno-gosudarstvennogo partnerstva v RF i regionakh DFO [Institutional foundations of private-public partnership in the Russian Federation and regions of the Far Eastern Federal District]. *Vestnik Tikhookeanskogo gosudarstvennogo universiteta*, (1/60), 103–110.
7. Sapozhnikova, T.I. (2022). Razvitiye gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Rossiyskoy Federatsii: regionalnyy aspekt (na primere Zabaykalskogo kraya) [Development of public-private partnership in the Russian Federation: Regional aspect (on the example of Trans-Baikal Territory)]. *Vestnik Zabaykalskogo gosudarstvennogo universiteta*, 28(8), 70–80. DOI: 10.21209/2227-9245-2022-28-8-70-80