

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ОБЩЕСТВЕННЫЕ НАУКИ



УДК 332.146.2

Оценка эффективности государственно-частного партнёрства для регионального развития (на примере ООО «ИнфраГЧП-А» и строительства северного обхода г. Омска)

Д.С. Кряжевских

Сибирский институт бизнеса и информационных технологий, г. Омск, Российская Федерация

Аннотация

В статье исследуется эффективность государственно-частного партнёрства как инструмента регионального развития. На примере концессионного проекта по строительству автомобильной дороги «Северный обход г. Омска» (концессионер — ООО «ИнфраГЧП-А») проведён авторский анализ финансово-бюджетной структуры соглашения, а также выполнена оценка проекта по критериям финансовой, бюджетной и социально-экономической эффективности и сравнительного преимущества. Показано, что применение концессионной модели позволило реализовать капиталоемкий инфраструктурный объект при минимальном прямом участии регионального бюджета и значительном объёме привлечённых внебюджетных средств. Выявлены ключевые риски проекта и обоснованы направления повышения эффективности применения механизмов ГЧП в интересах регионального развития.

Ключевые слова: государственно-частное партнёрство, концессия, региональное развитие, бюджетная эффективность, сравнительное преимущество, инфраструктура, Северный обход Омска, ИнфраГЧП-А, региональный бюджет, концессионное соглашение

Для цитирования. Кряжевских Д.С. Оценка эффективности государственно-частного партнёрства для регионального развития (на примере ООО «ИнфраГЧП-А» и строительства северного обхода г. Омска). *Молодой исследователь Дона*. 2026;11(5):93–95.

Assessment of the Efficiency of Public-Private Partnership in the Context of Regional Development (a Case Study of Omsk Northern Bypass Construction with Participation of “INFRAGCHP-A”, LLC)

Darya S. Kryazhevskikh

Siberian Institute of Business and Information Technologies, Omsk, Russian Federation

Abstract

The article studies a public-private partnership (PPP) as a tool to ensure the efficiency of regional development. On the example of a concession project for the construction of “Omsk Northern bypass” (a concession holder — “INFRAGCHP-A”, LLC), the financial and budget structure of a concession agreement was analysed by the author and efficiency of the project against the financial, budgetary, socio-economic, and comparative advantage criteria was assessed. A concession model made it possible to implement a capital-intensive infrastructure project with minimal direct financing from the regional budget and significant investment of extra-budgetary funds. Key project risks were identified, and approaches to enhancing the efficiency of PPP mechanisms for the benefit of regional development were substantiated.

Keywords: public-private partnership, concession, regional development, budget efficiency, comparative advantage, infrastructure, Omsk Northern bypass, “INFRAGCHP-A”, regional budget, concession agreement

For Citation. Kryazhevskikh DS. Assessment of the Efficiency of Public-Private Partnership in the Context of Regional Development (a Case Study of Omsk Northern Bypass Construction with Participation of “INFRAGCHP-A”, LLC). *Young Researcher of Don*. 2026;11(5):93–95.

Введение. Развитие транспортной инфраструктуры является одним из ключевых условий экономического роста регионов, однако возможности региональных бюджетов по самостоятельному финансированию капиталоемких объектов остаются ограниченными. В этих условиях механизм государственно-частного партнёрства (ГЧП) позволяет привлекать частный капитал и профессиональные компетенции к реализации проектов, традиционно относившихся к сфере ответственности государства. Актуальность темы обусловлена устойчивым ростом рынка дорожных концессий в России и необходимостью обоснованной оценки их эффективности с позиции региональных финансовых органов.

Несмотря на наличие значительного числа теоретических работ, посвящённых тематике ГЧП, прикладных исследований, в которых эффективность конкретного концессионного проекта рассматривается через призму задач регионального развития и устойчивости регионального бюджета, по-прежнему недостаточно. Цель статьи заключается в оценке эффективности ГЧП как инструмента регионального развития на примере проекта строительства автомобильной дороги «Северный обход г. Омска» (концессионер — ООО «ИнфраГЧП-А»). Методическую основу исследования составили сравнительный, расчётно-аналитический и системный методы; информационную базу — нормативные правовые акты, открытые данные о параметрах концессионного соглашения и материалы Министерства финансов Омской области.

Основная часть. Оценка эффективности проектов ГЧП имеет комплексный характер и предполагает анализ финансовой, бюджетной и социально-экономической результативности, а также определение сравнительного преимущества на основе подхода «цена – качество» (value for money). Нормативную основу реализации таких проектов в России образуют Федеральный закон № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях»¹, а также Федеральный закон № 224-ФЗ «О государственно-частном партнёрстве в Российской Федерации»². Указанные нормативные акты предусматривают обязательную процедуру оценки эффективности проекта до начала его реализации. Существенную роль при этом играет региональный финансовый орган, формирующий позицию субъекта Российской Федерации по долгосрочным бюджетным обязательствам.

Проект «Северный обход г. Омска» относится к числу крупнейших дорожных концессий Сибирского федерального округа. Концессионное соглашение заключено в 2022 году сроком около сорока лет; концедентом выступает Омская область, концессионером — специализированное общество ООО «ИнфраГЧП-А», входящее в Группу Газпромбанка. Проектом предусмотрено строительство четырёхполосной автомобильной дороги протяжённостью порядка 62–66 км, соединяющей федеральные трассы Р-254 «Иртыш» и Р-402, с возведением двух мостов через реки Иртыш и Омь, около пятнадцати путепроводов и семи транспортных развязок; прогнозная интенсивность движения составляет порядка 15 тыс. автомобилей в сутки [1]. Финансовое сопровождение проекта осуществляется при поддержке Газпромбанка [2]. Финансовая модель объединяет бюджетные и внебюджетные источники. На момент заключения соглашения совокупные капитальные затраты оценивались в 63,2 млрд руб.; впоследствии стоимость была пересмотрена и составила около 72,7 млрд руб. Структура первоначального финансирования представлена в таблице 1.

Таблица 1

Структура финансирования проекта (первоначальная оценка)

Источник	Объём, млрд руб.	Доля, %
Капитальный грант (федеральный + региональный)	34,8	55,1
Заёмные средства концессионера	19,5	30,9
Прочие внебюджетные средства	8,9	14,0
Итого	63,2	100,0

Анализ структуры финансирования свидетельствует о том, что прямое участие областного бюджета в покрытии капитальных затрат, выраженное в форме регионального гранта в размере около 3,9 млрд руб., составило лишь порядка 6 % их общего объема, тогда как основная финансовая нагрузка была распределена между федеральным бюджетом и частным инвестором. Данное обстоятельство указывает на высокий уровень бюджетной эффективности проекта для региона: на каждый рубль средств областного бюджета приходится приблизительно 16–18 рублей совокупных инвестиций, что отражает значительный эффект финансового рычага [3].

¹ О концессионных соглашениях. Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ: принят Гос. Думой 6 июля 2005 г.; одобрен Советом Федерации 13 июля 2005 г. Москва: СПС «КонсультантПлюс»; 2005. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54572 (дата обращения: 13.06.2026).

² О государственно-частном партнёрстве, муниципально-частном партнёрстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации. Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ: принят Гос. Думой 1 июля 2015 г.; одобрен Советом Федерации 8 июля 2015 г. Москва: СПС «КонсультантПлюс», 2015. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660 (дата обращения: 13.06.2026).

Социально-экономическая эффективность проекта связана с выведением транзитного и грузового транспорта за пределы городской черты. Это способствует разгрузке улично-дорожной сети Омска, снижению темпов износа городских магистралей, уменьшению аварийности и улучшению экологической обстановки. Кроме того, проект имеет межрегиональное значение, поскольку повышает связанность транспортной системы между Центральной и Восточной Сибирью.

Сравнительное преимущество концессионной модели обеспечивается передачей основных строительных и эксплуатационных рисков частному партнеру, привлечением долгосрочного частного финансирования, в том числе посредством механизма инфраструктурных облигаций ДОМ.РФ, а также ускорением ввода объекта в эксплуатацию. Вместе с тем выявлен ряд рисков: увеличение стоимости проекта примерно на 15 % относительно первоначальной оценки, продолжительный характер принимаемых регионом обязательств и вероятность изменения параметров проекта, способного затронуть условия соглашения.

С учетом изложенного для повышения эффективности государственно-частного партнерства в целях регионального развития обоснованы следующие направления: совершенствование финансового планирования и риск-менеджмента на стороне регионального финансового органа; развитие системы мониторинга реализации соглашения; стресс-тестирование финансовой модели и проведение независимой экспертизы прогноза доходов; активное использование льготных инструментов финансирования; формирование институциональной среды управления проектами партнерства на уровне региона.

Заключение. Проведенный анализ показал, что проект «Северный обход г. Омска» представляет собой эффективный инструмент регионального развития. Концессионная модель обеспечила реализацию капиталоемкого инфраструктурного объекта межрегионального значения при минимальном прямом участии областного бюджета и высоком уровне привлечения внебюджетных и федеральных средств. По совокупности критериев проект обладает сравнительным преимуществом по сравнению с традиционным государственным заказом. Вместе с тем выявленные риски обуславливают необходимость совершенствования финансового планирования и мониторинга со стороны Министерства финансов Омской области. Полученные результаты могут быть использованы при подготовке и сопровождении последующих концессионных проектов региона.

Список литературы

1. *Автотрассу «Северный обход Омска» построят по концессии.* РИА Новости. Москва; 2022. URL: <https://ria.ru/20220913/trassa-1816499648.html> (дата обращения: 13.06.2026).
2. *При поддержке Газпромбанка стартовало строительство Северного обхода города Омска:* пресс-релиз. АО «Газпромбанк». Москва; 2025. URL: <https://www.gazprombank.ru/press/7980415> (дата обращения: 13.06.2026).
3. Троценко О.С. Оценка эффективности проектов ГЧП в сравнении с иными формами реализации инфраструктурных проектов: российский и зарубежный опыт. *Бизнес, менеджмент и право.* 2018;4(40):45–52. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01010358435> (дата обращения: 13.06.2026).

Об авторе:

Дарья Сергеевна Кряжевских, магистрант кафедры «Экономика управления фирмы» Сибирского института бизнеса и информационных технологий (644116, Российская Федерация, г. Омск, ул. 24 Северная, д.196, корпус 1), post@sano.ru

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Все авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

About the Author:

Darya S. Kryazhevskikh, Master's Degree Student of the Corporate Management and Economics Department, Siberian Institute of Business and Information (196/1, 24th Severnaya Str., Omsk, Russian Federation), post@sano.ru.

Conflict of Interest Statement: the author declares no conflict of interest.

All authors have read and approved the final manuscript.