

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Алтайский государственный технический университет им. И.И. Ползунова»

На правах рукописи



Робец Дарья Сергеевна

**РАЗВИТИЕ АГЛОМЕРАЦИОННЫХ СИСТЕМ ИНДУСТРИАЛЬНО-
АГРАРНОГО ТИПА НА ОСНОВЕ МЕХАНИЗМА МУНИЦИПАЛЬНО-
ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА
(НА МАТЕРИАЛАХ БАРНАУЛЬСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ)**

Специальность: 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(региональная экономика)

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель:
доктор экономических наук,
профессор В.А. Бородин

Барнаул 2020

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ АГЛОМЕРАЦИОННЫХ СИСТЕМ И РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО И МУНИЦИПАЛЬНО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ЕГО ОБЕСПЕЧЕНИИ.....	13
1.1 Трансформация теоретических подходов к вопросам развития агломерационных систем	13
1.2 Реализация проектов государственно-частного и муниципально-частного партнерства в обеспечении территориального развития: отечественный и зарубежный опыт	29
1.3 Роль агломерационных систем в обеспечении социально-экономического развития территорий	43
2 АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ МУНИЦИПАЛЬНО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В АГЛОМЕРАЦИОННЫХ СИСТЕМАХ И ЕГО ФОРМЫ (НА МАТЕРИАЛАХ БАРНАУЛЬСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ).....	58
2.1 Оценка уровня развития агломерационных систем индустриально-аграрного типа (на примере Барнаульской агломерации)	58
2.2 Методическое обоснование применения муниципально-частного партнерства как инструмента реализации стратегии социально-экономического развития территории	83
2.3 Направления реализации межмуниципальных проектов с использованием муниципально-частного партнерства в Барнаульской агломерации.....	108
ГЛАВА 3 МЕХАНИЗМЫ МУНИЦИПАЛЬНО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ В АГЛОМЕРАЦИОННЫХ СИСТЕМАХ ИНДУСТРИАЛЬНО-АГРАРНОГО ТИПА	123
3.1 Совершенствование механизма муниципально-частного партнерства как формы территориального взаимодействия власти и бизнеса.....	123

3.2 Формирование института муниципально-частного партнерства в агломерационных системах индустриально-аграрного типа (на примере Барнаульской агломерации).....	128
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	143
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	149
ПРИЛОЖЕНИЕ А Показатели развития Барнаульской агломерации	168
ПРИЛОЖЕНИЕ Б Показатели развития Барнаульской агломерации с учетом реализации инвестиционных проектов с применением механизмов муниципально-частного партнерства	174

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Закономерностью пространственного развития в начале XXI века является концентрация населения и экономики в крупнейших формах расселения, среди которых ведущие позиции занимают городские агломерации. Городские агломерации выступают «точками роста», оказывающими синергетический эффект на развитие межмуниципальных территорий, обеспечивая ускоренное развитие инфраструктурных объектов, расширение и изменение рынка труда, стимулирование потока инвестиций, в том числе с применением механизмов муниципально-частного партнерства.

Известны различные определения агломерационных систем, построенные на методиках оценки территориального расселения или доступности трудовых ресурсов, при этом не учитываются особенности социально-экономического, административно-территориального, хозяйственного уклада территорий (городские агломерации урбанизированного типа, агломерации индустриального и аграрного либо смешанного типа), что не позволяет организовать эффективное управление ими. Стратегия пространственного развития одной из важнейших проблем определяет нереализованный потенциал межрегионального и межмуниципального взаимодействия, а в числе основных принципов - содействие развитию межрегионального и межмуниципального сотрудничества. Эта проблема может решаться при помощи формирования принципиально новых подходов и механизмов государственного и муниципального управления, что позволило бы рассматривать агломерационные системы как объединение муниципальных образований и муниципальных районов, управление которыми основано на межмуниципальном сотрудничестве. Что, в свою очередь, позволило бы снизить негативный эффект от возникающих сложностей при использовании инфраструктурных объектов (чрезмерной нагрузки на транспортную, социальную и инженерную инфраструктуру), за счет объединения ресурсов муниципальных образований, входящих в состав агломерации.

Актуальность вопросов взаимодействия государственной власти, бизнес-сообществ и гражданского общества для решения общественно важных вопросов в различных сферах жизнедеятельности в последние годы безусловно возрастает. Важное значение при межмуниципальном взаимодействии имеет институт муниципально-частного партнерства, который является мощным инструментом для развития социальной инфраструктуры и реализации инвестиционной политики в целях устойчивого экономического развития как агломерационных систем, так и региона в целом. Данный эффект достигается за счет целевой направленности муниципально-частного партнерства на развитие общественно важных инфраструктурных объектов. Кроме того, повышается эффективность управления объектами муниципального имущества, качество предоставляемых услуг и конечной продукции для населения, что в свою очередь приводит к более полному удовлетворению социальных потребностей населения.

Актуальность также обуславливают нормативно-правовые барьеры в области реализации совместных полномочий органов местного самоуправления в рамках межмуниципального сотрудничества, невозможность консолидации бюджетов муниципальных образований, дисбаланса местных бюджетов. Применение муниципально-частного партнерства, как инструмента повышения эффективности развития агломерационных систем не имеет достаточной проработки методологических, теоретических и практических вопросов на региональном и муниципальном уровне. Остаются не решенными ряд организационных и социально-экономических проблем в вопросах применения инструментов муниципально-частного партнерства для межмуниципального развития.

Степень научной разработанности проблемы. Теоретические аспекты экономического пространственного развития территорий представлены в научных трудах В.П. Семенова-Тян-Шанского [120], М.Г. Диканского [52], Б.С. Хорева [134], В.Г. Давидовича [48], Д.И. Богорада [21], Н.Н. Баранского [20], Г.М. Лаппо [74, 75, 76, 77], Н.В. Петрова [100], Ф.М. Листенгурт [81], Ю.Л. Пивоварова [101], Л.И. Абалкина [15], А.Г. Гранберг [45], А.И. Татаркина [127, 128] и др.

Вопросы развития агломерационных процессов нашли отражение в трудах ученых в области региональной науки (А. Вебер [33], А. Леш [80], В. Кристаллер [144], А. Маршалл [88], Мишель Руж [100], Пол Кругман [60], Джон Фридман [146], Масахиса Фуджита [147] и др.) и отечественных ученых (Е.Г. Анимица [19], А.Г. Вишневыский [34], Б.М. Гринчель [46], Н.В. Зубаревич [61, 62], В.Н. Лексин [79], П.М. Полян [74] и др.).

Значительный вклад в теоретическое развитие государственно-частного партнерства внесли А.В. Баженов [31], А.В. Велицкая [32], И.А. Вдовин [31], В.Г. Варнавыский [20], Дж. Делмон [151], А.А. Зверев [58], Х.М. Салихов [121], П.Л. Селезнев [121], А.В. Кабашкин [66], О.А. Пышминцева [107], И.Ю. Мерзлов [88], Ж.А. Захарова [59].

Множество направлений остались мало изученными, в частности вопросы применения механизмов муниципально-частного партнерства в агломерационных системах индустриально-аграрного типа в рамках межмуниципального сотрудничества. Использование механизмов муниципально-частного партнерства в целях реализации межмуниципального взаимодействия, требует более глубокой проработки и обоснования.

Выбор темы, объекта и предмета исследования, постановку цели и задач данной работы, определили актуальность озвученной проблемы и практическая потребность ее решения.

Цель и задачи диссертационного исследования.

Цель диссертационного исследования заключается в разработке методологических основ и подходов, обеспечивающих развитие агломерационных системах индустриально-аграрного типа на основе межмуниципального сотрудничества с использованием муниципально-частного партнерства.

Реализация цели диссертационного исследования предопределило постановку и решение следующих **задач**:

1) обобщить и актуализировать теоретические подходы к вопросам развития агломерационных систем;

2) обосновать роль и значение муниципально-частного партнерства для социально-экономического развития агломерационных систем;

3) разработать методические подходы обоснования применения механизма муниципально-частного партнерства как инструмента развития агломерационных систем;

4) определить направления реализации межмуниципальных проектов с использованием механизмов муниципально-частного партнерства в агломерационных системах индустриально-аграрного типа (на примере Барнаульской агломерации) и разработать рекомендации по развитию институциональной среды агломерационной системы в интересах реализации потенциала муниципально-частного партнерства;

5) выработать предложения по совершенствованию механизма муниципально-частного партнерства при реализации межмуниципальных проектов в агломерационных системах индустриально-аграрного типа и оценить эффективность его применения.

Объектом исследования является социально-экономическая система агломераций, сформированных на территориях с многообразным хозяйственным укладом. Исследование конкретных проблем развития агломерационных систем осуществлялось на материалах Барнаульской агломерации индустриально-аграрного типа.

Предметом исследования выступает совокупность организационно-экономических отношений в рамках межмуниципального взаимодействия при реализации муниципально-частного партнерства в агломерационных системах, сформированных на территориях с разнообразным хозяйственным укладом.

Область исследования. Диссертационная работа соответствует подпункту 3.16 «Региональная социально-экономическая политика; анализ особенностей и оценка эффективности региональной экономической политики в Российской Федерации, федеральных округах, субъектах Федерации и муниципальных образованиях», подпункту 3.17 «Управление экономикой регионов. Формы и

механизмы взаимодействия федеральной, региональной, муниципальной власти, бизнес-структур и структур гражданского общества...» специальности ВАК 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика) Паспорта научных специальностей ВАК (экономические науки)

Информационная основа диссертационного исследования. В работе использованы данные федеральной службы государственной статистики Российской Федерации и ее территориального органа по Алтайскому краю. Используются данные Министерства экономического развития Российской Федерации, Министерства экономического развития Алтайского края, национального центра государственно-частного партнерства. Используются материалы научных изданий и научно-практических конференций. А также информационно-аналитические документы муниципальных и государственных органов власти.

В целях научного исследования в работе применялись методы статистического, структурно-логического и системного анализа, методы синтеза и экспертных оценок, методы сравнительного подхода. При оценке уровня развития агломерационных систем индустриально-аграрного типа использованы методы факторного анализа. При исследовании муниципальных механизмов муниципально-частного партнерства в территориальных агломерационных системах использован функциональный анализ.

Научная гипотеза исследования состоит в предположении о том, что реализация межмуниципальных проектов с использованием механизмов муниципально-частного партнерства способна обеспечить эффективное социально-экономическое развитие территорий, входящих в агломерационные системы индустриально-аграрного типа, посредством повышения эффективности межмуниципального взаимодействия и использования средств местных бюджетов.

Теоретическая и практическая значимость работы заключается в том, что основные научные выводы могут быть использованы при разработке методического инструментария исследования механизмов муниципально-частного

партнерства, направленного на повышение инвестиционного потенциала территорий агломерационных систем индустриально-аграрного типа. Полученные результаты исследований, выводы и научные положения имеют практическую ценность для органов муниципальной и государственной власти при формировании стратегии социально-экономического развития территориальных систем.

Полученные результаты также используются при реализации образовательных дисциплин «Инвестиционная и внешнеэкономическая деятельность регионов», «Развитие конкурентоспособности регионов», «Управление государственной и муниципальной собственностью», «Управление проектами», «Региональная экономика», «Институциональная экономика» для студентов направления бакалавриата 38.03.04 Государственное и муниципальное управление и 38.03.02 Менеджмент.

Научная новизна диссертационного исследования диссертационного исследования заключается в разработке методических основ и практического инструментария реализации межмуниципальных проектов, призванных обеспечить социально-экономическое развитие территорий, входящих в агломерационные системы индустриально-аграрного типа, с использованием механизма муниципально-частного партнерства. В соответствии с этим:

1. Уточнены теоретико-методологические положения развития агломерационных систем в части уточнения понятия «агломерационная система индустриально-аграрного типа», характеристиками которой выступают: 1) различный хозяйственный уклад территорий, входящих в агломерацию, 2) интенсивные трудовые связи, 3) общее использование прилегающих территорий и ресурсов развития. Предлагаемые положения расширяют представление о агломерационных системах индустриально-аграрного типа как объектах территориального управления. Агломерационные системы индустриально-аграрного типа представляют собой не простую совокупность муниципальных образований, а пространственно-локализованное субрегиональное образование,

что позволяет более корректно формировать практические механизмы управления социально-экономическим развитием.

2. Предложен подход к анализу и оценке уровня развития агломерационной системы, основанный на расчете комплексного показателя уровня развития хозяйственной системы территорий, входящих в состав агломерационных систем индустриально-аграрного типа, показывающего разрыв в уровне социально-экономического развития территорий агломерации. Проведен анализ уровня развития муниципальных образований, входящих в Барнаульскую агломерацию, позволяющий оценить степень их развития и определить на этой основе приоритеты направления реализации межмуниципальных проектов с использованием механизма муниципально-частного партнерства в рамках межмуниципального сотрудничества в агломерационной системе.

3. Разработан алгоритм отбора и реализации межмуниципальных проектов, реализуемых с использованием механизмов муниципально-частного партнерства, построенный по принципу от общего к частному и представляющий собой последовательность действий по конкретизации параметров межмуниципального взаимодействия и обеспечения его эффективности. С применением данного алгоритма определены направления межмуниципального взаимодействия и объекты для реализации межмуниципальных проектов, обеспечивающие решение проблем функционирования агломерационных систем индустриально-аграрного типа и достижения социально-экономических эффектов в виде: 1) выравнивания социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерационной системы; 2) повышения степени сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерационную систему.

4. Разработана методика экспресс-анализа целесообразности применения механизма муниципально-частного партнерства при реализации межмуниципальных проектов в агломерационных системах индустриально-аграрного типа, предполагающая 2-х этапную оценку межмуниципального

инфраструктурного проекта. Первый этап предполагает установление его соответствия критериям отбора проектов (выравнивание социально-экономических условий жизнедеятельности населения агломерационной системы, повышение степени сбалансированности бюджетов муниципальных образований). На втором этапе, при соответствии межмуниципального проекта данным критериям или одному из них осуществляется балльная оценка проекта по конкретным условиям его реализации, обосновывающая выбор конкретного способа осуществления инфраструктурного проекта.

Выявлены основные проблемы, сдерживающие развитие механизма муниципально-частного партнерства в регионах, на основе анализа которых определены направления совершенствования института муниципально-частного партнерства на региональном и межмуниципальном уровне, позволившие разработать отдельные элементы модели эффективной адаптации МЧП к условиям агломерационных систем индустриально-аграрного типа. К числу таких элементов относятся: методический регламент МЧП в агломерационных системах индустриально-аграрного типа, предполагающий построение модели муниципально-частного партнерства и ее использование при реализации межмуниципальных проектов и условия, которые необходимо учитывать при реализации межмуниципальных проектов с использованием механизма муниципально-частного партнерства, структурированные по четырем направлениям: формальные и институциональные условия, межбюджетное выравнивание социально-экономического развития, синергия взаимодействия.

Сформированные предложения позволяют повысить эффективность применения механизмов муниципально-частного партнерства в агломерационных системах, включающих территории с разнообразным хозяйственным укладом.

Апробация и внедрение результатов диссертационного исследования

Результаты диссертационного исследования нашли свое отражение в научных трудах и выступлениях на научно-практических конференциях «Экономика региона: потенциал саморазвития» (18-19 октября 2013 г., Алтайский

край, г. Бийск; «Молодежь Барнаулу» (17-25 ноября 2014 г., г. Барнаул); «Создание саморазвивающегося макрорегиона на основе хозяйственной агломерации» (26-27 октября 2017 г., г. Барнаул). XI международная научно-практическая конференция «Социально-экономическая политика страны и Сибирского региона в условиях цифровой экономики» (26-27 сентября 2019 года, г. Барнаул).

Апробация результатов диссертационного исследования проходила в форме внедрения в учебный процесс студентов направления бакалавриата 38.03.04 «Государственное и муниципальное управление».

Публикации. По теме диссертации опубликованы 10 научных статей, из них 6 статей в журналах из списка, рекомендованного ВАК России; 2 статьи в журналах, индексируемых в международной базе Scopus.

Объем и структура диссертации. Работа состоит из введения, 3 глав, заключения, списка литературы, содержащего 158 наименований, 2 приложений. Основной текст диссертации изложен на 148 страницах, включает 12 рисунков, 18 таблиц.

1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ АГЛОМЕРАЦИОННЫХ СИСТЕМ И РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО И МУНИЦИПАЛЬНО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ЕГО ОБЕСПЕЧЕНИИ

1.1 Трансформация теоретических подходов к вопросам развития агломерационных систем

Агломерационные системы выполняют важную роль в вопросах управления развития территориями, создавая принципиально новые процессы, происходящие в развитии крупных территориальных систем.

В этой связи проявляемый со стороны органов власти РФ интерес к вопросам формирования и развития агломераций обусловлен поиском новых подходов обеспечения территориального развития с целью улучшения социально-экономического положения регионов. Неравномерность в размещении экономических отраслей, плотности населения, обеспечения транспортной и иными видами инфраструктуры значительно увеличивает актуальность исследования агломерационных процессов с точки зрения пространственного устройства территорий и расселения людей.

Агломерационные стратегии развития зародились в западных странах и зарекомендовали себя как наиболее рациональная форма организации территориального пространства, которая позволяет создавать целостные социально-экономические и инновационные территориальные зоны, объединенные общей инфраструктурой и инженерным обслуживанием. Тем не менее, теоретические вопросы, касающиеся развития агломерационных систем недостаточно исследованы.

В связи с этим, представляется актуальным изучение зарубежного научного опыта в части формирования и развития агломерационных систем. Для этого необходимо определить понятийно-категориальный аппарат, изучить различные научные взгляды и подходы к понятию «агломерация».

Термин «агломерация» широко используется в различных областях науки. Так в микробиологии под агломерацией понимается образование скоплений микроорганизмов, в металлургии – образование крупных пористых кусков из мелкой руды или пылевидных материалов посредством спекания [17].

В общественных науках (экономика, демография, экономическая география) данный термин также получил распространение, подразумевая какое-либо локализованное расположение населенных пунктов обладающими особыми социально-экономическими связями [46]. Такое широкое применение термина «агломерация» связано прежде всего с его этимологией, от латинского *agglomerare* – присоединять, накапливать [54], что является связующим значением термина для применения в различных областях науки.

Изучив научные труды зарубежных авторов, можно выделить ряд подходов к определению сути агломерации, различающихся по сложности определения (таблица 1)

Таблица 1 – Подходы к определению понимания агломераций с точки зрения зарубежных авторов

Наименование подхода	Сущностная характеристика
Политический подход	границы агломераций выходят за пределы административных границ населенных пунктов, объединяют две или более административные единицы вместе с их органами власти [144]
Географический подход	объединение вокруг городского центра нескольких муниципалитетов, с высокой плотностью населения и смежными границами [146]
Экономический подход	концентрация экономической деятельности и экономической интеграции (присоединения отстающих районов к ведущим в сфере экономической деятельности) [147]

Развитие агломераций рассматривается с точки зрения развития городов. Возможно определить этапы научной эволюции в вопросах исследования территориальных образований.

Первый этап - период средневековья и Эпоха Возрождения. Основным направлением научной мысли в данный период выступает «теория идеальных городов». Наиболее яркими примерами являются утопический город Платона, представленный в его трудах «Государство» и «Законы»; оптимальное устройство города Аристотеля, который придерживался свободной планировочной системы города; трактат римского архитектора Витрувия, который объединил прогрессивные черты греческого и римского градостроительства; роман «Утопия» теоретика Ренессанса Томаса Мора, выступающего за социальное и материальное равноправие. [153]

Второй этап охватывает 20-30 гг XX века. В данный период развивалось несколько направлений научных мыслей: концепция непрерывного города и «Три формы расселения» (Л. Мумфолда) [150], «Круглый год» (Р. Никауд) [154], теория планирования города и др.

Третий этап приходится на 50-60 гг XX века. Направлениями научной мысли в представленный период являлись изучение системы переселений по принципу чередования густонаселенных территорий и слабозаселенных земель; сетевая Концепция расселения, предполагающая непрерывное развитие городов в соответствии с потребностями общества; Концепция нового элемента расселения (НЭР), позволяющая рационально, экономично и удобно организовывать жизнь общества. [30]

Четвертый этап представлен современными концепциями, которым присущи такие направления научной мысли как «Экологический город», «Гуманополисы», «Технополисы», «Акваполисы» и «Космополисы». [64]

Понимание агломерации развивалось в тесной взаимосвязи экономики, географии и градостроительства, так как город практически всегда рассматривался с точки зрения его пространственного развития.

Что касается зарубежного опыта исследования, наибольший вклад в развитие теории агломерации внесли такие ученые и исследователи как Альфред Вебер [33], Альфред Маршалл [85], Мишель Руже [100], Патрик Геддес [142], Пол Кругман [60], Джон Фридман [146], Масахиса Фуджита [147] и другие.

Немецкий экономист Альфред Вебер в своей работе «Теория размещения промышленности» (1909г.) трактует агломерацию как сосредоточение промышленности в определенном месте, причем агломерационный эффект достигается не от близости к географическому пункту, а от пространственной концентрации производства. Заслуживает внимания научный труд Альфреда Маршалла «Принципы экономической науки» (1890 г.), в котором автор рассматривает агломерацию как «локализованное производство» и впервые затрагивает отраслевую составляющую в процессе агломерирования. К агломерационному эффекту Маршалл относит три составляющие: денежный эффект (стремление к разнообразию, транспортные издержки), технологический эффект (обмен опытом между производителями по локализации производства) и эффект человеческого капитала (формирование целостного рынка труда). [33]

Шотландский урбанист Патрик Геддес впервые ввел понятие «городская агломерация» и термин «конурбация». Несмотря на синонимичность данных понятий, конурбацию отличает полицентричность – функциональная самостоятельность каждого города [142].

Французский исследователь Мишель Руже, был первым, кто применил понятие «агломерация» к системе расселения. Он писал, что «агломерация» — это распространение городского производства на соседние населенные пункты [100]. Американский политик и социолог Эдгар Гувер [156], исследуя теорию расселения, выявил так называемую «экономия концентрации городов», при которой образуется эффект локализации, то есть выгоды, которую получают фирмы от фирм аналогичной специализации, расположенных вблизи; эффект урбанизации (выгоды, которую получают фирмы от близкорасположенных фирм другой

специализации) и экономии от масштаба (обеспечение фирмам необходимой инфраструктуры города).

Во второй половине XX века появились новые направления исследования теории регионального роста и развития. Среди зарубежных ученых наибольший вклад в развитие указанной теории внесли П. Кругман [60], М. Фуджита [147], Дж. Фридман [146], Р. Фиани [146].

Американский публицист и экономист Пол Кругман [60], получивший в 2008 году Нобелевскую премию «за анализ структуры и размещения экономической активности», считает, что агломерации возникают под воздействием рынка при высоких транспортных издержках. При таких условиях, компании размещаются в местах концентрации рабочей силы. Ввиду этого, в регионе открывается все больше фирм и, как следствие, увеличивается реальная заработная плата, что, в свою очередь, приводит к притоку рабочей силы из близлежащих регионов. Он описывает модель, как систему, состоящую из двух и более регионов и нескольких отраслей (сельского хозяйства и обязательно промышленности.). Промышленный сектор является достаточно мобильным, в то время как сельскохозяйственные рабочие привязаны к своему региону не могут свободно перемещаться в поисках более высокооплачиваемой работы. «Эффект объема рынка» обуславливает «эффект масштаба», который достигается за счет предприятий, которые локализуют свое производство вблизи рынков сбыта и поставщиков сырья, а также не вблизи других предприятий. Сочетание указанных эффектов определяет агломерацию. Таким образом, Пол Кругман выявил, на возникновение агломерации большее влияет наличие рынка и его объема, а не объемы производства.

Американский географ и урбанист Джон Фридман [146] основатель центр-периферийной парадигмы в географии, рассматривал ее в контексте городов и городских агломераций. Он считал, что региональная политика чрезвычайно важна в странах с переходной экономикой, так как экономический рост в таких странах осуществляется точно и приводит к территориальному разделению «центр-

периферия». Центром выступают городские агломерации, в которых сосредоточены ресурсы и созданы условия для развития, периферией остальные территории, у которых отсутствует доступ к ресурсам, следовательно, условия для развития. По мнению Дж. Фридмана региональная политика должна быть направлена на сглаживание разрыва между агломерацией и периферией, пока центр-периферийная структура станет незаметной и не будут созданы взаимозависимые экономические центры. Это возможно за счет поддержки опорных регионов, не относящихся к агломерации, но имеющих потенциал для экономического развития, которые должны быть равномерно распределены по периферийной зоне во избежание создания новой агломерации.

Концепция пространственной экономики М. Фуджиты, П. Кругмана и А. Венаблеса [147] предполагает, что весь труд мобилен и промышленное производство концентрируется в центральном городе, затем аграрный сектор распределяется вокруг этого центра. С увеличением численности населения, возникают новые города, которые выстраиваются в одну линию в пространстве.

Согласно модели Р. Фиани [146], относительно экономики двух регионов «Север-Юг», есть различие по темпам роста социально-экономического развития между рассмотренными регионами, поскольку отдача одного из регионов может быть значительно больше за счет его масштаба. В модели допускается то, что «в начальной точке» регионы равны по технологическому развитию. Динамическое исследование модели говорит о том, что возрастающая отдача от масштаба приводит к существенному расхождению в темпах социально-экономического роста территорий. При включении в модель дополнительных регионов позволило представить, что каждый регион будет стремиться выпускать только один востребованный товар. Причем каждый регион будет стремиться к узкоспециализированному выпуску продукции. Динамика развития модели показывает, что темпы экономического развития регионом разные, за счет отдачи масштаба. Если в модель включали третий регион, модель показала, что каждому региону выгодно, сосредоточиться на узкоспециализированном выпуске одного

товара. Автор модели считает, что будет эффективнее инвестировать в южные регионы в сектора с низким требованием по фактору услуг, поскольку в этих регионах специализация осуществляется на более потребляемой продукции.

Таким образом, исследование подходов различных авторов к пониманию сущности агломерационных систем выявило отсутствие единого мнения по исследуемому вопросу. С одной стороны, агломерационная система – это территориальное объединение муниципальных образований и районов вокруг центрального городского округа – ядра, сопровождающееся некоторыми миграционными процессами населения; с другой – возникающий экономический эффект от пространственного развития территории (таблица 2).

Таблица 2 – Понятие «агломерация» в трактовке зарубежных авторов

Автор	Определение агломерации
Альфред Вебер	Сосредоточение промышленности в определенном месте, причем агломерационный эффект достигается не от близости к географическому пункту, а от пространственной концентрации производства [33]
Альфред Маршалл	Агломерации возникают тогда, когда появляется экономический эффект, от результата взаимодействия фирм на определенной территории, который достигается за счет трех составляющих: денежного эффекта, технологического эффекта и эффекта человеческого капитала. [85]
Патрик Геддес	Элементами агломерации является население и возникающие социальные связи. Агломерация выступает в качестве новой формы группировки населения. [142]
Мишель Руж	Выход городского производства за пределы административных границ и его распространение на близлежащие населенные пункты [100]
Эдгар Гувер	Элементами агломерации выступают производства, имеющие технологические и экономические связи. Причем агломерация – это не концентрация единиц промышленности, а укрупнение существующей производственной единицы.[156]
Пол Кругман	Агломерации возникают вследствие регулирования рынка в условиях возрастающих транспортных издержек, и представляют собой совокупность более двух территориальных структур с различными хозяйственными областями [60]
Майкл Портер	Агломерация создается для формирования конкурентных преимуществ, путем взаимодействия различных кластеров, в которых фирмы объединены за счет географической близости, исторических и культурных особенностей. [104]

В работах отечественных ученых также прослеживается эволюция исследования агломераций. Родоначальником внесения термина «городская агломерация» в нашей стране является П.И. Дубровин [54].

В 1959 году он определил агломерации как «группу (скопление) близко расположенных городов, поселков и других населенных пунктов, объединенных в единое целостное образование тесными и интенсивными трудовыми, культурно-бытовыми и производственными связями» [54].

Также весомый вклад в исследование данного направления внесли В.П. Семенов-Тян-Шанский [120], М.Г. Диканский [52], Б.С. Хорев [134], В.Г. Давидович [48], Д.И. Богорад [21], Н.Н. Баранский [20], Г.М. Лаппо [74, 75, 76, 77], Н.В. Петров [100], Ф.М. Листенгурт [81], Ю.Л. Пивоваров [101] и другие.

Необходимо отметить, что понятие «городская агломерация», в работах отечественных исследователей, развивалось прежде всего в таких науках, как экономическая география, социология и градостроительство.

С географической точки зрения, агломерации рассматривались как «опорный каркас расселения» - совокупность крупных центров, объединенных между собой политическими, экономическими и культурными связями внутри региона и связывающими их магистральными путями. [103]

Б.С. Хорев ввел термин «опорный каркас расселения», который считает его важнейшей частью концепции единой системы расселения [134].

Н.Н. Баранский (Советский экономист) определял процесс возникновения агломераций с точки зрения каркаса - ядра агломерации. По его мнению, ядро агломерации выступает важнейшей территорией, за счет которого формируются и развиваются основные территории, входящие в состав агломераций [20].

Г.М. Лаппо считал, что, «опорный каркас – генерализованный, свободный от деталей, географический образ страны или региона, выражающий основные черты их территориальной организации» [75, С.74].

По его мнению, развитие урбанизации происходит под воздействием опорного каркаса, центростремительных тенденций в расселении. Когда крупный

город, становясь ядром, создает вокруг себя спутники, возникают агломерации [77, С. 48].

Российский урбанист Е.Н. Перцик, исследуя агломерационные процессы, в 1999 году определил агломерацию как «качественно новую форму расселения, возникающую в качестве приемника города в его автономной форме» [30, С.132].

Социологический подход к пониманию сущности агломерации заключается в пространственной общности людей.

Социолог и культуролог Е.Г. Анимца в своих трудах определял агломерацию как результат «точечной» модернизации. По его мнению, урбанизационный потенциал агломераций снижается в процессе формирования очагов развития, центров сохранения социально-бытовых условий жизни, сохраняется он только в ограниченных точках, прежде всего в столицах [19].

С позиции элемента социально-территориальной структуры, в которой основными являются социальные процессы, а также их положительные и отрицательные последствия, рассматривалась агломерация в Концепции социально-территориальной структуры общества.

Данная Концепция была разработана учеными Новосибирской экономико-социологической школы [68].

В целом сторонники социологического подхода к пониманию сущности агломерации, определяют ее не только как совокупность людей, проживающих на определенной территории, но и наделяют ее самостоятельностью в отношении территориальной организации совокупности населения, которые объединены различными социальными связями [68].

Сопоставление различных подходов к пониманию сущности агломерации в исследованиях отечественных и зарубежных ученых показывает, что отсутствуют расхождения в объяснении термина «городская агломерация».

Подходы к пониманию термина «агломерация» представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Подходы к пониманию агломерации в отечественной науке

Автор	Термин	Понятие термина, его сущность
Динамический подход – рассмотрение агломерации с точки зрения развития крупного города		
П.М. Полян	Агломерация	Динамичное пространство, имеющее сложное устройство, представляющее собой совокупность нескольких территориальных единиц вокруг одного или нескольких крупных городов-ядер, связанных между собой интенсивными связями [74].
Г.М. Лаппо	Агломерация	Компактное территориальное пространство, объединяющее сельские поселения и города. Созданное с целью взаимного использования различных ресурсов общей территории, а также имеющее различные и многообразные связи [77].
В.Н. Лексин	Агломерация	Тесное интеграционное взаимодействие городских и сельских поселений, складывающееся естественным образом, использующих демографический, рекреационный, пространственный, финансовый, инфраструктурный потенциал общей территории. Имеющие один или несколько городов-ядер [79].
Е.Н. Перцик	Городская агломерация	Территориальное образование, новая форма расселения, возникающая в ходе процессов урбанизации, основанная на принципе близко расположенных территориальных единиц, объединенных тесными производственно-трудовыми и социальными связями, инфраструктурой [99].
Социологический подход – рассмотрение агломерации с точки зрения социально-экономической деятельности людей в крупном городе		
Е.Е. Горяченко	Агломерация	Самостоятельная единая территориальная единица организации общества. Под которой понимается объединение людей, проживающих на определенной территории, различными социальными связями, которые возникают в процессе их жизнедеятельности [44].
П.М. Полян	Агломерация	Единое пространство, объединенное интенсивным взаимодействием жителей спутниковой зоны и ядра агломерации [103].
А.В. Дмитриев	Агломерация	Обособленные территориальные объединения с развитыми интеграционными процессами трудового, миграционного, образовательного, рекреационного характера, которые отображают недельный жизненный цикл большинства жителей [47].

Независимо от подхода к пониманию сущности агломерации, единым является то, что агломерация – это постоянно изменяющаяся система, включающая в себя подсистемы: экономическую, территориальную, социальную, экологическую и управленческую. Что позволяет дать комплексное понимание структуры агломерационных систем – объединение муниципальных образований, имеющих центральный городской округ, с целью формирования конкурентных преимуществ, связанных экономическими, социальными, инновационными, инфраструктурными связями; сопровождающуюся миграцией населения.

Что касается понимания агломерации в Российской Федерации, на государственном уровне данному вопросу уделяется большое внимание. В Указе Президента РФ «Об утверждении основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года», а также в Стратегии пространственного развития страны определены городские агломерации – как полюса экономического роста и воспроизводства человеческого капитала [10].

Города и городские агломерации сегодня определяют глобальную повестку развития. Они концентрируют интеллектуальные и финансовые ресурсы, генерируют инновации. Развитие городов определяет динамику экономического роста в большинстве стран мира. Вместе с тем в настоящее время возможности для развития городских агломераций в Российской Федерации ограничены в силу правовой неурегулированности вопросов их формирования и функционирования. Отсутствует единообразный подход к определению понятия и критериев городской агломерации. Различия в подходах к характеристике термина «городская агломерация» приводят к неопределенности правоприменения и снижению эффективности управления городскими территориями. Несмотря на то, что этот факт зачастую не препятствует развитию научных исследований в данной области, для разработки методических положений, на которые могли бы опираться органы власти в рамках территориального управления пространственным развитием, отсутствие правового поля может стать серьезным препятствием.

На данный момент подготовлен проект федерального закона «О городских агломерациях» [4]. Цель его состоит в нормативном закреплении экономических и правовых условий функционирования агломерационных систем, а также вопросов межмуниципального взаимодействия, входящих в ее состав территориальных единиц. В нормативном документе содержатся понятия городской агломерации, нормы ее формирования, особенности управления развитием такой территориальной структурой. Критерии формирования городских агломераций включают в себя требования по составу территории, численности, плотности населения и транспортной доступности до административного центра городской агломерации. Законопроектом предлагается предусмотреть следующие основные требования к системе управления городскими агломерациями:

1) Необходимость заключения межмуниципального соглашения между муниципальными образованиями в составе городской агломерации. Модель формирования и функционирования городских агломераций, предлагаемая в законопроекте, основывается на организации межмуниципального сотрудничества органов государственной власти и заключения между ними межмуниципального соглашения. Межмуниципальное соглашение – основополагающий базовый документ для организации межмуниципального сотрудничества в целях развития агломерационных связей.

2) Формирование межмуниципального координационного совета по вопросам развития городской агломерации. Формирование координационного совета необходимо в целях координации муниципальных образований по совместному решению вопросов местного значения на территории городской агломерации. Координационный совет выступает в этом случае ключевым органом управления агломерационных процессов.

В состав координационного совета должны входить представители органов местного самоуправления, а также могут включаться представители ключевых предприятий, организаций, учреждений муниципальных образований, расположенных в пределах городской агломерации. Координационный совет будет

отвечать за планирование развития городской агломерации, создание межмуниципальной компании, контроль за выполнением целей и задач развития городской агломерации и т.д.

3) Учреждение межмуниципальной компании. Предполагается, что межмуниципальная компания будет обладать полномочиями для решения различных вопросов, связанных с общественной инфраструктурой (тепло-, водо- и газоснабжение, транспорт, вывоз ТБО, планирование территориальных границ и т.д.). Для этого потребуются внесение изменений в Гражданский кодекс Российской Федерации в части закрепления возможности создания межмуниципальной компании как некоммерческой корпоративной организации [2]. Такая организационно-правовая форма позволит на законных основаниях нескольким муниципальным образованиям быть учредителями организации, осуществляющей функции в сфере хозяйственной деятельности на территории городской агломерации.

4) Разработка комплексного плана развития городской агломерации. Комплексный план развития городской агломерации – основной инструмент планирования и реализации крупных инфраструктурных проектов на территории городской агломерации, направленный на комплексное и всестороннее развитие территории, учитывающий общие цели и задачи.

5) Формирование специальной комиссии, для решения задач развития агломераций на территории субъекта РФ

Формирование указанной комиссии необходимо в целях обеспечения участия субъектов РФ в регулировании агломерационных процессов на территории субъекта Российской Федерации. Комиссия будет выступать рабочим органом высшего исполнительного органа субъекта РФ, концентрирующим у себя полномочия и функции региональных органов государственной власти по развитию агломераций [4].

Принятие законопроекта позволит на правовом уровне объединить ресурсы муниципальных образований для реализации общих проектов, направленных на

развитие инфраструктуры и эксплуатацию объектов социально-бытового и культурного значения. Что, в свою очередь, приведет к повышению уровня и качества предоставляемых населению услуг и готовой продукции, а также позволит повысить привлекательность территории городской агломерации и привлечь дополнительные инвестиции для развития агломерационной системы.

Проанализировав содержание термина, «агломерация» следует согласиться с мнением, что данный термин в большей степени отображает географический подход к его пониманию как совокупности отдельных территорий. Из приведенных ранее определений данной дефиниции видно, что данной тезис в той или иной мере присутствует в подавляющем большинстве подходов. Вместе с тем, с позиций экономической науки, является важным не столько подчеркивание пространственных аспектов агломераций, сколько система взаимоотношений (экономических, социальных, политических) возникающих между субъектами территорий, входящих в агломерацию. В этой связи с позиций региональной экономики как экономической науки вместо термина «агломерация» представляется более объективным использовать понятие «агломерационная система». Агломерационные системы, в зависимости от входящих в их состав территорий и территориально-хозяйственного уклада, могут быть классифицированы по различным основаниям (таблица 4).

Таблица 4 - Виды агломерационных систем по территориально-хозяйственному укладу

Виды агломерационных систем	Входящие территории	Особенности хозяйственного уклада
1	2	3
Городского типа	Территории крупных городов и городских поселений - спутников	В зависимости от способа образования - моноцентрические (образованные вокруг одного крупного города-ядра) и полицентрические (несколько крупных городов-ядер). Одной из целей образования данного типа агломерационных систем является предотвращение перенаселения территорий крупных городов [22].

Продолжение таблицы 4

1	2	3
Индустриального типа	Территории городских поселений разного уровня	Высокий уровень концентрации промышленных предприятий в территориальных границах агломерационной системы, что позволяет максимально эффективно использовать имеющиеся ресурсы, производственную инфраструктуру [23].
Аграрного типа	Территории сельских поселений и городских поселений, расположенных в сельской местности	Согласно Постановлению Правительства РФ от 19 декабря 2019 № 1332, к понятию «сельских агломераций» относятся сельские территории, поселки городского типа, рабочие поселки, которые не входят в состав городских округов [11]. Ведущей хозяйственной отраслью является сельское хозяйство. Формирование агломерационной системы такого типа позволяет установить в территориальных границах тесные сельскохозяйственные связи, с целью эффективного использования имеющихся ресурсов.
Смешанного типа (индустриально-аграрного)	Территории городских поселений и сельских поселений, расположенных в непосредственной близости от города-ядра агломерации	Особенностью данного типа агломерационной системы являются интеграционные процессы и совместное использование имеющихся ресурсов и инфраструктурных объектов социально-экономического значения города-ядра агломерации и прилегающих сельских поселений [24].

Авторский подход к изучению агломерационных систем заключается в необходимости учитывать особенности хозяйственного уклада ее территорий, что в свою очередь, позволит повысить социально-экономическую эффективность межмуниципального сотрудничества в рамках управления агломерационной системой.

Это позволило нам предложить следующее определение, с учетом различных трактовок: агломерационная система индустриально-аграрного типа - это локализованное территориальное пространство, которое представляет собой совокупность муниципальных образований вокруг одного крупного города-ядра, отличающихся хозяйственным укладом, но объединенных системой социально-

экономического и инфраструктурного обслуживания и интенсивными трудовыми связями, с общим использованием прилегающих территорий и ресурсов развития.

Таким образом, отличительными чертами агломерационных систем индустриально-аграрного типа выступают:

- различный хозяйственный уклад территорий, входящих в состав агломерации, обусловленный их сложившейся отраслевой специализацией и определяющий существенные различия в уровне социально-экономического развития;

- трудовая миграция, обусловленная привлечением населения сельских муниципальных образований, входящих в агломерацию, на предприятия индустриального центра агломерации;

- размещение отдельных производств и социальных объектов индустриального центра (тепличное хозяйство, полигоны ТБО и предприятия по их переработке, места захоронения и др.) на территории муниципальных образований.

Обобщая вышеизложенное необходимо отметить, что проблемы и вопросы формирования, развития и функционирования агломерационных систем индустриально-аграрного типа до настоящего времени являются недостаточно изученными. К числу таких вопросов относятся:

- организация транспортного обслуживания населения;
- создание транспортной и дорожной инфраструктуры;
- совместное использование объектов социальной инфраструктуры (детских дошкольных учреждений, школ, поликлиник, больниц, учреждений культуры);
- создание единых объектов коммунальной инфраструктуры (объекты теплоснабжения, полигоны ТБО, места захоронения и пр.) и др.

Данное обстоятельство вызывает необходимость дальнейшего исследования вопросов развития и функционирования агломерационных систем индустриально-аграрного типа.

Совершенствование теоретических и практических подходов к их функционированию позволит выработать новый системный подход, который

позволит органам государственной власти осуществлять поддержку развития агломерационных систем индустриально-аграрного типа, учитывая их территориальные особенности (ресурсный потенциал, специфика экономической деятельности, экономико-географическое положение).

1.2 Реализация проектов государственно-частного и муниципально-частного партнерства в обеспечении территориального развития: отечественный и зарубежный опыт

В экономике развитых стран применяется особая форма взаимоотношений между властью и бизнесом, к слову сказать, та же тенденция встречается и в развивающихся странах. Имеется ввиду, партнерство частного сектора и государства. Для обозначения такой формы партнерства, есть термин «Public-Private Partnership», а в российских официальных документах используется термин государственное-частное партнерство или муниципально-частное (ГЧП/МЧП) [116].

Такие коллаборации предполагают особые отношения касаемые методов управления собственностью и иные финансовые модели взаимоотношений между партнерами. При таком варианте партнерстве между бизнесом и государством, особое место отводится перераспределению прав на собственность, вследствие чего подписываются определенные соглашения или договора.

Такое перераспределение прав на собственность часто называют альтернативой приватизации или косвенной приватизацией. В некотором смысле, такие партнерства, изменяют традиционно государственные сферы деятельности, при этом государство остается непосредственным участником в этих взаимоотношениях.

С 2001 года, активные научные исследования на тему государственно-частного партнерства велись специалистами Института государственно-политических исследований [137].

Именно частно-государственные партнерства — это понятие, которое ввели законодатели других стран, подчеркивая приоритет бизнеса над государством в рамках конкретно взятого партнерства. В работе *Building Better Partnerships*, ГЧП определено как «партнерство по распределению рисков, образованное как взаимовыгодное для публичного сектора и частного сектора. Целью такого партнерства является достижение общего результата или оказание общественных услуг.» Российский менталитет и особенности отечественного рынка оценивают такие формы партнерства с позиции власти и поэтому используется термин государственно-частное партнерство, в которых главенствующая позиция остается за государством. Несмотря на столь консервативные взгляды, государственно-частное партнерство предполагает взаимовыгодные отношения между частным бизнесом и государством. И благодаря такому сотрудничеству реализуются значимые социальные проекты.

Дынин Е.А., предлагает следующую формулировку: государственно-частное партнерство — это объединение материальных и нематериальных ресурсов общества (государства или местного самоуправления) и частного сектора на долговременной и взаимовыгодной основе для создания общественных благ (благоустройство и развитие территорий, развитие инженерной и социальной инфраструктуры) или оказания общественных услуг (в области образования, здравоохранения, социальной защиты и т. д.). [55, С.36]

В свою очередь, В.Г. Варнавский дает свое определение: «ГЧП — это стратегический, институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации общественно значимых проектов и программ в широком спектре отраслей промышленности и НИОКР, вплоть до сферы услуг». [31, С.125]

Таким образом, в настоящее время можно говорить о двух смыслах термина «государственно-частное партнерства»: как взаимовыгодное сотрудничество публичного партнера в лице органа власти и частного бизнеса и как политико-правовая форма такого сотрудничества.

Чаще всего, форма сотрудничества в виде ГЧП, для данного института, предполагает наличие деятельности, направленной на оказание услуг в публичных интересах с целью извлечения прибыли; возможность разделить риски и доходы, между партнерами; возможность участия множества партнеров; надежные связи, основанные на тождественных целях, ожиданиях и стремлениях; долгосрочные или среднесрочные взаимоотношения. Обычно, ГЧП целесообразно там, где речь идет о финансово емких инфраструктурных проектах. Преследуя цели снизить затраты на создание и содержание инфраструктуры, государство привлекает частный бизнес. Чаще всего, в рамках ГЧП участвуют проекты, связанные с энергетикой, транспортом (аэропорты, железные дороги, автомобильные дороги и т.д), жилищно-коммунальной инфраструктурой (утилизация ТБО, газоснабжение, водоснабжение, теплоснабжение и т.д.). За рубежом, чаще в развитых странах, ГЧП применяется и в других сферах: освоение космоса, оборонные проекты или производства, тюрьмы, туризм и социальное обслуживание граждан [32].

Качество жизни населения напрямую зависит от развитости и возможностей качественного функционирования объектов социальной инфраструктуры, к которым относятся объекты или проекты в сферах культуры и спорта, здравоохранения и образования. Очень часто, бюджетных средств не хватает для содержания и полноценного функционирования таких объектов. А у бизнеса напротив часто нет средств на инвестиции в создание такой инфраструктуры.

Таким образом возникает взаимная потребность экономического взаимодействия государства и бизнеса, с целью оказания социальных услуг на качественно новом уровне, при этом с разделением финансовых рисков. Повысить экономическую привлекательность региона и привлекать новые инвестиции — это стратегические цели, которые можно реализовать при помощи использования принципов государственно-частного партнерства. Участие бизнеса в проектах ГЧП приведет к формированию новых практик в формировании дополнительной ответственности бизнеса и развитию институтов деловой репутации. Такая практика могла бы привести к росту конкуренции между предпринимателями, за

право участвовать в проектах с государственным участием [43].

Из вышесказанного следует, что использование инструментов государственно-частного партнерства дает ряд преимуществ, которые можно охарактеризовать как взаимовыгодное сотрудничество в сфере инноваций и науки, строительства и эксплуатации современных инфраструктурных объектов, укрепление взаимоотношений между властью и бизнесом, развитие новых компетенций в сфере управления государственным имуществом. Согласно рекомендациям Организации экономического сотрудничества и развития (далее ОЭСР), этапы развития сферы ГЧП можно разделить 3 части (рисунок 1). На каждом из этапов реализуется ряд критериев, необходимых для оценивания степени становления института ГЧП [53].



Рисунок 1 – Этапы развития сферы ГЧП
(данные согласно рекомендациям ОЭСР)

Стремительное развитие разнообразных форм государственно-частного партнерства во всем мире, внедрение данного механизма в различные сферы экономики позволяет определить ГЧП как одну из черт современной экономики смешанного типа.

Учитывая вышесказанное, можно выделить следующие основные преимущества применения механизма ГЧП (таблица 5).

Таблица 5 - Основные преимущества применения механизма государственно-частного (муниципально-частного) партнерства [56, 58, 73].

ПРЕИМУЩЕСТВА ГЧП ДЛЯ ПУБЛИЧНОЙ СТОРОНЫ	ПРЕИМУЩЕСТВА ГЧП ДЛЯ ЧАСТНОЙ СТОРОНЫ
Возможность привлечь частного инвестора к финансированию создания объекта позволяет реализовывать инфраструктурные проекты даже в условиях отсутствия бюджетных средств	Возможность переложить часть рисков выручки на публичного партнера (применение: минимальной гарантии доходности, платы за доступность и других механизмов гарантии возвратности)
Возможность объединения в рамках одного проекта различных этапов (проектирование, строительство и эксплуатация) позволяет повысить качество создаваемого объекта и снизить риски завышения стоимости строительства и эксплуатации	Возможность инвестировать средства на возвратной основе в долгосрочный проект с фиксированной доходностью под гарантии (обязательства) государства
Возможность приобретать не объект, а услугу с выплатами, привязанными к объему и качеству ее оказания, что способствует расширению негосударственного сектора в отраслях экономики и росту качества жизни населения	Возможность увеличивать свою выручку по проекту за счет оказания дополнительных платных услуг и/или применения различных решений, снижающих затраты
Правильно структурированный проект ГЧП позволяет привлечь передовые компетенции замотивированного для их внедрения частного сектора, что делает возможным использование инновационных подходов к реализации инфраструктурных проектов	Возможность применять передовые технологии и эффективные методы управления при создании и эксплуатации объектов инфраструктуры, тем самым увеличивая операционную выручку

Концессия - часто встречающаяся форма ГЧП. Прежде концессии в мировой практике использовали в отрасли недропользования, а с 2000-х годов в концессии, все чаще задействована и другая государственная собственность.

На сегодняшний день, концессии лидируют среди других форм взаимоотношений бизнеса и государства. В различной научной литературе встречается множество формулировок касаясь понятия концессия.

Особенно интересны определения концессии в европейских странах, где концессионное законодательство уже хорошо развито.

В праве, концессия социальных услуг — это договор, по которому концессионер использует государственное имущество и берет оплату с пользователя.

В других источниках, концессия — это система отношений государства и частных и юридических или физических лиц, где государство - концедент а другая сторона концессионер, при этом концедент, предоставляет концессионеру право использовать государственное имущество на возвратной основе, и взимать оплату за его использование [108].

Государственное-частное партнерство используется во множестве различных стран, как развитых, так и отстающих в экономическом развитии, потому что данный механизм легко решает множество экономических проблем вне зависимости от политических и экономических особенностей субъектов.

Как уже упоминалось выше, концессия достаточно привычна для инфраструктурных проектов связанных с магистральной транспортировкой природных ресурсов, электроэнергетикой, железнодорожным и автомобильным транспортом, морской и авиаинфраструктурой.

В настоящее время реализация проектов с применением механизмов государственно-частного и муниципально-частного партнерства в форме концессии все чаще встречается в отраслях производственных. Такие тенденции хорошо просматриваются в зарубежной экономике и все чаще встречаются в России.

К сведению, доля концессионных соглашений, по оценке Международного банка реконструкции и развития, в развитых странах составляет более 66% [158]. При этом такие соглашения заключаются в отношении объектов транспортной инфраструктуры и жилищно-коммунального хозяйства. Несмотря на такую тенденцию заключения концессионных соглашений в отношении узкого перечня объектов инфраструктуры, список объектов, в отношении которых может быть заключено концессионное соглашение расширяется. Концессия является одной из наиболее известных и прогрессивных форм взаимодействия государства и бизнеса:

- в отличие от договора по государственным закупкам, концессионное соглашение заключается на длительный срок. Это позволит концеденту и концессионеру осуществлять долгосрочное планирование в отношении своей деятельности [8].;

- права концессионера более широки, чем в случае заключения тендерного контракта. Концессионер может самостоятельно принимать организационно-управленческие решения в отношении объекта концессии;

- преимущества концедента заключаются в возможности воздействовать на концессионера в случае неисполнения последним обязательств по концессионному соглашению.

В мировой практике используется несколько видов концессии для инфраструктуры в производственной отрасли, которые могут отличаться в зависимости от условий контракта, в частности на это влияют сроки возврата имущества государству, обязательства выполнить строительные работы и другие существенные условия соглашения

Концессионные договоры – это документы, имеющие юридическую силу, закрепленные в законодательстве РФ, в которых закреплены особенности взаимоотношений отношений концессионера и концедента. [8]

Говоря о слабых сторонах концессионных соглашений, необходимо выделить следующие аспекты:

- из-за длительных сроков, предусмотренных концессионными контрактами, уменьшается гибкость при принятии управленческих решений, связанных и изменениями внешних факторов;

- сложность составления бизнес-плана, из-за необходимости планировать в длительных периодах;

- сложность оценки рисков, опять же из-за долгосрочного планирования [8].

К справке, приведены примеры наиболее крупных концессионных соглашений, заключенных в мире:

1. Евротоннель (тоннель под проливом Ла-Манш). Данный инфраструктурный объект был построен за счет средств концессионеров англо-французского консорциума Eurotunnel Group. Объем инвестиций составил 9 млрд. фунтов. Заказчиками выступили правительства двух стран - Великобритании и Франции. Концессионный договор был заключен в 1986 году, сроком на 99 лет.

2. Международный аэропорт Кай Так в Гонконге. В 1994 году было подписано концессионное соглашение, по которому концедентом выступало правительство Гонконга, концессионерами четыре инвестора, объединившихся в консорциум. Вклад концессионеров составил 20 млрд. долларов США [115].

Практика взаимодействия государства и частного сектора с целью повышения качества предоставляемых услуг и готовой продукции для населения имеет свою историю и в России. Взаимодействие государства и частного инвестора имеет свое отражение как царской России, так и в период новой экономической политики в начале XX века. Концессия применялась в отношении различных отраслей народного хозяйства - проектировании и строительстве объектов промышленности, рудо- и золотодобывающих отраслях, электроэнергетики, лесодобывающей и лесоперерабатывающей отраслях и др. При этом финансирование в большей степени осуществляли иностранные инвесторы [78].

Наибольшее распространение формы государственно-частного партнерства в России начали приобретать около 15 лет назад. В современном российском законодательстве правовую основу реализации ГЧП образуют федеральный закон

№224-ФЗ от 13.07.2015 «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [5] и федеральный закон №115-ФЗ от 21.07.2005 «О концессионных соглашениях» [8]. В законодательстве РФ установлен различный перечень объектов, которые могут быть предметом концессионного соглашения или соглашения о ГЧП/МЧП. (рисунок 2).

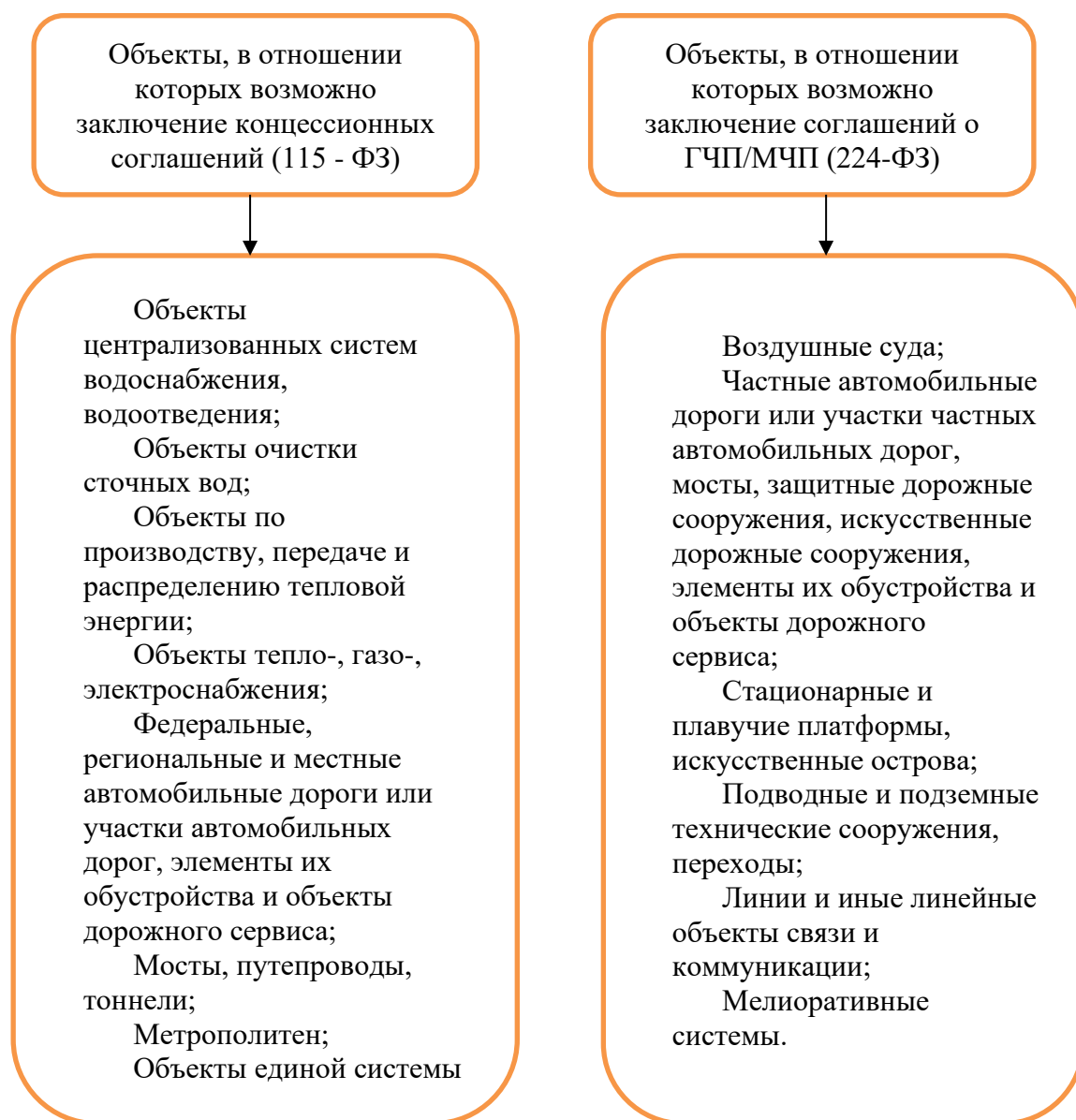


Рисунок 2 - Объекты, в отношении которых может быть заключено соглашение между государством и частным инвестором (составлено на основе законодательных актов).

В соответствии с ФЗ №224, государственно-частное партнерство (муниципально-частное партнерство) – это «юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о государственно-частном (муниципально-частном) партнерстве, заключенном в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной (муниципальной) власти доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества». [5]

В Российской Федерации существует 5 форм государственно-частного (муниципально-частного) партнерства (таблица 2).

Российский опыт применения различных форм, позволяющих взаимодействовать частному инвестору с государством, находится на стадии своего становления, уступая по уровню развития западным странам.

Наиболее развитой формой ГЧП в России является концессионное соглашение.

Таблица 5 - Формы государственно-частного (муниципально-частного) партнерства в России.

Форма взаимодействия органа власти и бизнеса	Определение	Нормативно-правовой документ
1	2	3
Концессионное соглашение	договор, по которому концессионер обязуется за свой счет создать и/или реконструировать недвижимое имущество, право собственности на которое принадлежит или будет принадлежать концеденту, а также осуществлять деятельность с использованием объекта концессионного соглашения [8]	ФЗ «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 № 115-ФЗ

Продолжение таблицы 5.

1	2	3
Соглашение о государственно-частном (муниципально-частном) партнерстве	гражданско-правовой договор между публичным партнером и частным партнером, заключенный на срок не менее чем три года в порядке и на условиях, которые установлены в ФЗ №224. С целью привлечения инвестиций на развитие социально важных инфраструктурных объектов и повышения доступности и качества товаров, работ и услуг для населения [5].	ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 № 224-ФЗ
Аренда с инвестиционными обязательствами	договор, о предоставлении арендодателем имущества на коммерческой основе во временное владение и пользование с обязательствами арендатора инвестировать ресурсы в инфраструктуру арендуемого объекта [7]	Гражданский кодекс РФ, ФЗ от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции», ФЗ от 05.04.2013 N 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»
Контракты жизненного цикла (при закупке товаров, работ и услуг)	договор о закупках товаров, работ и услуг для обеспечения функционирования какого-либо объекта на протяжении всего его жизненного цикла за счет средств соответствующего бюджета [7].	ФЗ от 05.04.2013 N 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»
Соглашения о ГЧП в рамках корпоративной системы закупок	Комплексный договор, заключаемый на долгосрочную перспективу, в котором одной из сторон является государственная организация, имеющая признаки государственно-частной. Такой договор заключается в рамках корпоративной системы закупок товаров, работ и услуг [6].	ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» от 18.07.2011 № 223-ФЗ

По данным Национального центра государственно-частного партнерства по состоянию на 1 января 2020 года количество реализуемых проектов с использованием ГЧП-механизмов в России составляло 2495, общий объем инвестиций при этом составлял 1340 млрд. руб. (таблица 6) [92].

Таблица 6 - Сравнение федеральных округов РФ по количеству реализуемых инфраструктурных проектов с использованием государственно-частного партнерства и объему привлекаемых инвестиций.

ФО	ДФО	ПФО	СЗФО	СКФО	СФО	УФО	ЦФО	ЮФО	Всего в РФ
Количество проектов ГЧП (ед.)	349	587	158	22	448	146	639	146	2495
Объем частных инвестиций (млрд. руб.)	61,9	141,5	230,3	9,9	53,0	157,8	558,0	127,7	1340,0

Самое большое количество ГЧП-проектов в Центральном федеральном округе. Лидирующие позиции занимают город федерального значения Москва и Московская область, которые обеспечивают 90% от общего числа проектов и более 94% объема инвестиций (рисунок 3) [92].

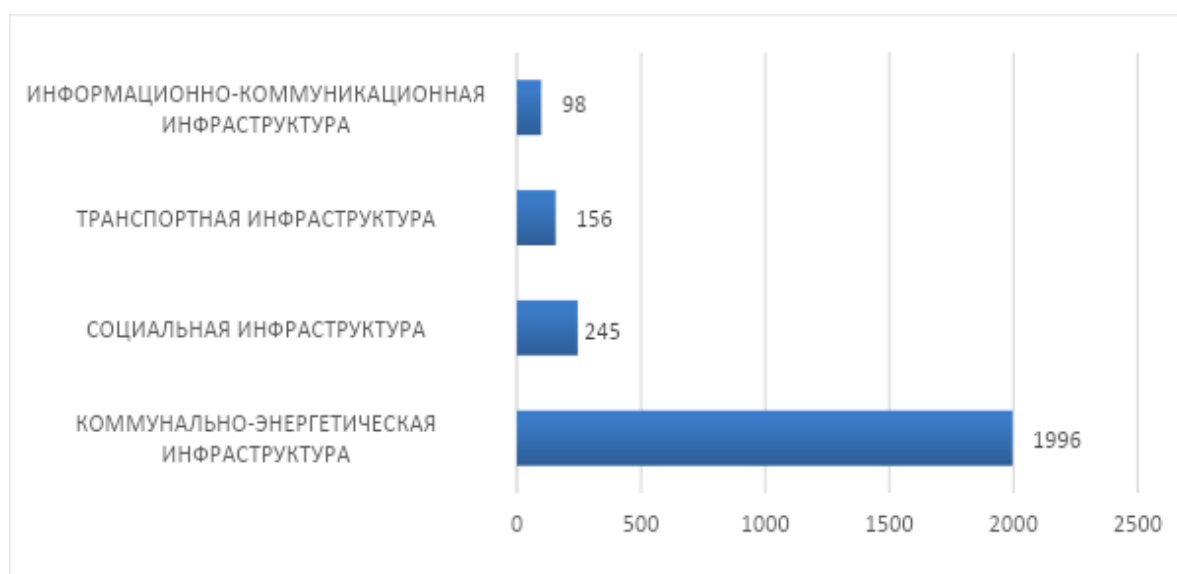


Рисунок 3 - Распределение проектов на основе соглашения о государственно-частном партнерстве по отраслям в РФ, ед.

В целом по России, более 80% ГЧП-проектов заключено в коммунально-энергетической отрасли. Это говорит в пользу того, что данная сфера требует сегодня участия инвесторов.

Также необходимо отметить, что неравномерность в объеме инвестиций в различные объекты инфраструктуры зависит от инвестиционной привлекательности региона. Значительно выше объем частных инвестиций в объекты общественной инфраструктуры в Центральном и Северо-Западном федеральном округе. Такой показатель обусловлен входящими в их состав городами федерального значения.

В разрезе распределения частных инвестиций по отраслям, лидирующие позиции в транспортной инфраструктуре, как наиболее привлекательной сфере для частных инвесторов (рисунок 4) [92].



Рисунок 4 – Распределение частных инвестиций в проектах ГЧП в РФ, %

Такая форма ГЧП как концессия, в России, является одной из основных. Более 82% всех проектов с общим объемом инвестиций более 600 млрд. руб., реализуемых совместно государством и частным бизнесом осуществляется посредством концессионного соглашения.

Первое концессионное соглашение в России было заключено в 2009 году. Это соглашение сроком на 30 лет, между Федеральным предприятием РосАвтодор и акционерным обществом «Главная дорога». Объектом соглашения является

строительство выезда на МКАД с федеральной автодороги Москва-Минск (М1). Объем привлеченных инвестиций 14,7 млрд. руб. Общая оцененная сумма проекта 25,7 млрд. руб.

Объем соглашений о государственно-частном партнерстве приходится 336 млрд. руб. частных инвестиций (общий объем инвестиций 433 млрд. руб.). Реализуются такие соглашения в основном в сферах образования и здравоохранения [92].

Помимо вышеуказанных форм, осуществляются более 400 проектов, имеющих признаки, схожие с ГЧП, но имеющие другую организационно-правовую форму (данные таблицы 5). В таких проектах объем частных инвестиций составляет порядка 871 млрд. руб.

Развитие ГЧП в России, безусловно, окажет благотворное влияние на экономическое развитие страны. Для эффективного применения и развития механизма ГЧП представляется возможным использовать в том числе и зарубежный опыт, адаптируя его с учетом особенностей национальной экономики России.

Как упоминалось ранее, ГЧП заключается на длительный срок, что позволяет партнерам реализовывать стратегическое планирование своей деятельности. Преимущества такого рода партнерских отношений для частного инвестора заключаются в получении коммерческой прибыли за счет пользования и владения переданным ему имуществом. Частная сторона обладает большей степенью свободы в принятии управленческо-хозяйственных решений, которые ранее относились к ведению государственных органов власти.

Публичный партнер в лице государства оставляет за собой право в случае нарушения каких-либо прав конечного потребителя (граждан) воздействовать на частного инвестора правовыми мерами [93].

В условиях наращивания экономических оборотов в нашей стране, особую актуальность приобретает рост конкурентоспособности региональной экономики. Развитие инфраструктурной отрасли в регионе за счет привлечения бизнеса

позволит не только повысить данный показатель, но и достичь существенного повышения качества предоставляемых услуг и готовой продукции для потребителей, повысить эффективность межмуниципального взаимодействия.

Внедрение механизмов государственно-частного и муниципально-частного партнерства как на региональном, так и на местном уровнях, в том числе с принятием правовых норм, позволит увеличить количество инвесторов, создать для них благоприятную среду для развития, позволит внедрить новые перспективные проекты по развитию общественной инфраструктуры, конкретизировать недостатки конкретных объектов. Регион и его территориальные образования, в том числе агломерационные системы, получают перспективу долгосрочной стратегии развития, развитие и реализацию новых проектов.

1.3 Роль агломерационных систем в обеспечении социально-экономического развития территорий

Как было уже сказано ранее, агломерации стандартно рассматриваются как полюса социально-экономического развития территорий. При этом важно конкретизировать, что конкретно дает создание агломерационной системы. Применительно к агломерационным системам индустриально-аграрного типа при совместном развитии территории нескольких муниципалитетов возникают заметные социально-экономические эффекты, проявляющиеся в следующем [96]:

- рост производительности труда и как следствие рост ВРП и рост поступлений в бюджет;
- повышение инвестиционной привлекательности территории агломерации, основанное на том, что совместная деятельность муниципальных образований разного типа позволяет инвесторам выбирать оптимальные варианты, например, в пригороде дешевле земля, а близость к ядру позволяет привлечь квалифицированный персонал;

- рост стоимости недвижимости и как следствие рост налогов на имущество физических и юридических лиц;
- экономия бюджетных средств, возникающая при создании и использовании межмуниципальных объектов инженерной, коммунальной и социальной инфраструктур, в том числе за счет исключения дублирования функций;
- создание единых рынков труда, недвижимости, капитала приведет к более корректному согласованию спроса и предложения на рынках;
- оптимизация системы землепользования с учетом часто имеющего место недостатка земельных ресурсов для развития в ядре агломерации и недоиспользования земли в пригородах;
- повышение качества муниципального управления, в первую очередь для малых пригородных муниципалитетов;
- развитие и модернизация существующей между муниципальными образованиями дорожно-транспортной инфраструктуры приведет к тому, что крупные центры станут более доступными для всех жителей пригородных территорий, а для жителей мегаполиса станут более доступны рекреационные территории пригородных муниципалитетов.

Все это в итоге приведет к заметному повышению общего уровня жизни населения агломерационной системы. Наряду с положительными агломерационными эффектами формирование агломерационных систем имеет и негативные последствия. Сюда можно отнести и усложнение транспортных связей, включая пробки на основных магистралях, удлинение маятниковой миграции, загрязнение окружающей среды, удаление мест проживания от рекреационных зон, усиление неравномерности распределения налоговой базы и многое другое. Задача власти в рамках развития городской агломерации усиливать положительные эффекты и нивелировать отрицательные.

Развитие инфраструктуры, влекущее за собой повышение социально-экономического потенциала как страны в целом, так и ее территориальных границ,

имеет большое значение. Во всем мире используются различные механизмы, позволяющие повысить уровень развития инфраструктуры за счет [102]:

- привлечения к участию государственных и муниципальных органов власти. Частные инвесторы не всегда берут на себя роль инициатора, в вопросах развития объектов общественной инфраструктуры. В таких условиях органы власти вынуждены вводить дополнительные меры в области государственной политики для привлечения большего числа инвесторов, большую часть рисков принимать на себя;

- планирования и детальной проработки инфраструктурных проектов. Всесторонний анализ и детализация проектов, связанных с развитием инфраструктуры, позволяет стимулировать потенциальных инвесторов и привлекать внебюджетные средства;

- снижения уровня расходов. Поиск возможных вариантов снижения ценовой составляющей объектов инфраструктуры, что позволит оптимизировать управленческие процессы в вопросах управления государственным и муниципальным имуществом. А также позволит предоставлять населению более качественные социальные услуги по оптимальной цене;

- часть расходов перекладывается на граждан, использующих объекты инфраструктуры. При реализации инфраструктурного проекта с помощью механизмов муниципально-частного партнерства, частный инвестор часто устанавливает определенную плату за пользование объектом инфраструктуры. При этом население получает более качественные услуги или готовую продукцию (например, пользование платными автомагистралями). При этом у гражданина всегда есть альтернативный безвозмездный способ воспользоваться аналогичным объектом инфраструктуры.

Анализ динамики развития социальной инфраструктуры в России позволяет выделить несколько исторически сложившихся и новых трендов [112]:

- несбалансированное развитие, поскольку более 30% инвестиций приходится на проекты, связанные с добывающей отраслью, при этом на развитие

социальной инфраструктуры приходится менее 3%. Дефицит инвестирования в объекты социальной инфраструктуры при таком раскладе составляет около 18,2 трлн. руб., а в сфере энергетики около 6 трлн. руб.;

- дефицит внебюджетных средств. Их доля в структуре инвестиций от 2 до 10 % в зависимости от отрасли, самая низкая доля внебюджетных инвестиций в социальной сфере;

- появление и рост числа «умных» проектов - простых и менее дорогие, но более технологичных.

В связи с постоянной необходимостью повышения инвестиционной привлекательности регионов, растет спрос к инновациям в сфере развития инфраструктурных проектов, этому способствует научно-технический прогресс. Повышается доля наукоемких проектов с участием частного капитала.

Агломерационная система, выступающая локализованным территориальным пространством, является благоприятной средой для развития муниципально-частного-частного партнерства.

Для достижения экономического роста необходимо повышение инвестиционной привлекательности территории городской агломерации, в том числе, обеспечение инфраструктурой инвестиционных площадок, формирование инструментов для реализации механизмов муниципально-частного партнерства.

В этой связи в региональной экономике как экономической науке существует проблема оценки развитости агломерационных систем.

Существующие методики оценки уровня развития городских агломераций, в зависимости от цели и масштаба исследования, делятся на универсальные и индивидуальные. Методики первого типа используются при оценке развитости больших агломерационных массивов, вторые, так называемые «индивидуальные», применяются для оценки уровня отдельной агломерации. Оценка ведётся по нескольким базовым показателям, рассчитанным на основе доступных данных официальной статистики.

Универсальные методики наиболее часто используются, поскольку они проще и используется конкретный набор показателей. Недостатком такого вида методик является то, что они не учитывают схему внутренней организации агломерационной системы, также, при оценке не учитываются внутренние особенности и инвестиционный потенциал.

В универсальной методике оценки агломерационной системы используются данные нескольких ключевых показателей, данные официальной статистики, которые часто сильно усреднены. Такой подход не позволяет в полной степени оценить уровень развития территории с учетом ее особенностей [109].

В 1970-е годы Институт географии АН СССР и ЦНИИП градостроительства разработали несколько методик, которые предусматривают расчет оценочного коэффициента и учитывают такие показатели как: удаленность периферийных населенных пунктов от центра, в том числе измеряемая во временной доступности от городов спутников до центра агломерации, численность населения и количество городов спутников [127].

В частности, учеными Института географии была предложена методика, по которой коэффициент оценки развитости агломерационной системы зависит отношения общего числа населения периферийной зоны и города-ядра к общей численности населения всей территории агломерационной системы.

Методика, предложенная Центральным научно-исследовательским и проектным институтом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ, отражает отношение общего количества населенных пунктов, имеющих статус города к произведению площади территории агломерации, с учетом расстояний между городами спутниками. Учитывается также доля численности населения ядра агломерации и населённых пунктов в спутниковой зоне в общей численности населения агломерации (индекс агломеративности) [133].

И первая, и вторая методики оценки развитости агломерационных систем, учитывают количество населения, плотность населения, а транспортная доступность от периферии до ядра агломерации является индикатором.

Уже с начала 90-х годов XX века, некоторые специалисты, предлагали использовать различные универсальные методики и индикаторы для оценки развитости агломерационных систем, но чаще всего давалась оценка по уровню развития агломерационным системам.

Известна методика, в которой автор Трунова Н.А. предлагает определять развитость агломерационных систем по нескольким наборам характеристик. Они позволяют учитывать не только вклад агломерационной системы в развитие региона, но описывают развитие самой агломерационной системы с точки зрения территориальной организации [132].

Таким образом, в этих методиках оценка развитости (уровня развития) территории производится по показателям системы расселения населения и транспортной доступности населения спутниковой зоны до ядра агломерации. При этом исследователи отмечают в качестве основного недостатка таких методов тот факт, что расчёт показателей (индикаторов) ведётся в целом для агломерации без учёта свойств их отдельных частей. Этим недостатком методик можно пренебречь в случае хотя бы относительной однородности структуры хозяйственного уклада на всей территории агломерации, качества жизни населения, определяемого уровнем жилищно-коммунального хозяйства. Но так как объектом нашего исследования является агломерация, образованная на территории с многообразным хозяйственным укладом и сложной пространственно-демографической характеристикой, приведённого выше комплекса показателей (индикаторов) оценки уровня развития недостаточно.

В некоторых зарубежных методиках, специалисты оценивают развитость агломерационных систем сопоставляя экономический эффект для региональной экономики, полученный за счет развития отдельно взятой агломерационной системы.

Наряду с предложенным К. Учида и Э. Нельсон [139] индексом агломерированности, основу которого составляют три показателя: численность населения агломерационной системы, плотность его расселения и временной отрезок до города-ядра, в США рассчитывается индекс устойчивого развития, включающий в себя 16 параметров (здоровье, качество образования, экологические нормы, энергосбережение и др.) и 49 показателей, представленных в виде единиц на душу населения [140].

В Германии методика оценки уровня развития агломерации ведётся на основе 26 частных индикаторов, агрегированных в 5 комплексных индексов. Оценка внутренних агломерационных связей между территориальными образованиями (муниципальными структурами) опирается на частные аспекты функционирования агломераций (расчёт индекса «расползания» (США), индекса конурбации (Бразилия), индекс процветания Мексика). Индекс рассчитывается как среднее арифметическое по всем показателям конкретной агломерационной системы, без учета местных особенностей территории. В методике используется 100-балльная шкала.

В США, SPRAWL INDEX (показатель «расползания» территории) учитывает особенности расположения улиц, характерные особенности использования земельных участков по назначению и даже плотность городской застройки.

В некоторых методиках, показатели вычисляются отдельно по всей агломерационной системе, и отдельно по ее городу-ядру, что позволяет учитывать весовое значение ядра для всей агломерации. Программа

Организации Объединенных Наций по населенным пунктам предполагает расчет City prosperity index (показатель процветания городов), который вычисляется на основе базисных взвешенных статистических показателей [140].

Частные методики оценки развития агломераций, позволяют рассматривать структуру не только территории агломерации, но и частные особенности всех внутренних процессов. В таких случаях расчеты делаются не только на основе официальных статистических данных, но и на основе данных, собранных из других

источников, в том числе собранных по специальному заданию. Поэтому такие методики наиболее затратны, но более интересны для отдельно взятых территорий.

Частные методики подразумевают углубленное изучение реальных географических границ агломерации, за счет применения более углубленных инструментов исследования.

В России, частные методики исследования все чаще используются благодаря наличию спроса, который сформировался в настоящее время, в том числе и за счет появления федеральных и региональных социальных программ развития территорий.

В России исследование агломерационных связей и методов оценки их развитости в применении к конкретным агломерациям получили распространение сравнительно недавно. Понятно, что такие механизмы нельзя разработать без получения четкого представления о границах, структуре и характере развития агломерации [126].

Вопрос о показателях (индикаторах) оценки работы агломераций городского типа с преобладанием урбанизированного хозяйственного уклада вызывает серьезные дискуссии. Мнения о том, что можно отнести к оценочным показателям (индикаторам) расходятся. Наиболее часто называемые показатели, это размер территории агломерации и количество включенных в нее муниципальных образований, численность постоянного населения, транспортная доступность ядра агломерации, количество реализованных проектов муниципального сотрудничества, что, безусловно, не является исчерпывающей оценкой эффективности агломераций. Необходимо создание системы показателей (индикаторов), на основе которых может быть предложена методика оценки уровня развития агломерационных систем индустриально-аграрного типа, существенное отличие которых от городских агломераций заключается включением в их состав территорий (муниципальных образований) с различной структурой хозяйственного и демографического уклада.

Как видно, для оценки развитости агломерационных систем есть множество методик, как в России, так и за рубежом. Актуально рассмотреть и еще один вариант оценки развитости, на основе показателей развития муниципально-частного партнерства.

Должного внимания вопросу именно оценке развитости агломерационной системы с точки зрения межмуниципального сотрудничества не уделялось, поскольку обычно, первоначально ставятся вопросы определения территориальных границ, разграничения полномочий между уровнями власти и их бюджетов.

Комплексным показателем развития агломерации могли бы быть рассмотрены показатели, учитывающие частотность и объем использования механизмов муниципально-частного партнерства, и количественные показатели валового внутреннего продукта рассматриваемой территории.

Таким образом, приведенные методики оценки развития агломераций не соответствуют актуальным запросам. В частности, они слабо адаптированы к агломерационным системам, включающим территории с разным хозяйственным укладом, априори определяющим разрывы в их социально-экономическом развитии. Что в полной мере относится и к агломерационным системам индустриально-аграрного типа. Для этих целей предлагается использовать комплексный интегральный показатель – показатель уровня развития социально-экономической системы территорий, входящих в состав агломерационной системы.

В европейских странах ВВП отдельных агломераций учитывается и анализируется с 2000 года. С 2008 года ведется учет инвестиционных вливаний в государственный сектор [125].

В России все еще нет эффективного показателя развитости агломерации, учитывающего инвестиционную деятельность внутри агломерации с использованием механизмов МЧП. ВВП, же считается только на федеральном и региональном уровнях.

Появление утвержденной методики расчета с учетом реализации проектов на основе соглашения о муниципально-частном партнерстве в агломерациях, могло бы дать официальный статус расчетам уровня развитости российских агломераций и сформировать единый подход к оценке таких территорий.

В современных условиях существенно размываются границы между муниципальными образованиями. Близко расположенным муниципальным образованиям многие вопросы местного значения целесообразно решать совместно в рамках межмуниципального сотрудничества. Это может дать заметные социально-экономические эффекты в развитии территорий.

Исследования показывают, что даже в рамках действующего российского законодательства многое можно сделать в сфере агломерационного строительства и развития межмуниципального взаимодействия. Главный ресурс на начальном этапе активизации этих процессов - политическая воля инициаторов агломерационного строительства, которого пока не хватает в некоторых территориях.

В этой связи необходима такая методика оценки уровня развития агломерационной системы, особенно это важно для агломерационных систем с территориями с разным хозяйственным укладом, которая, с одной стороны, показывала бы уровень развития агломерационной системы в целом, и отдельных территорий, входящих в ее состав.

На наш взгляд, такая методика может быть построена на основе расчета комплексного показателя уровня социально-экономического развития территорий, входящих в состав агломерационной системы, с последующим их рейтингованием с целью установления степени различий в их социально-экономическом развитии.

За основу взята методика оценки социально-экономического развития муниципальных образований, включающая оценку их развитости на основе рейтинговой оценки, предложенная в работе Голощаповой И.А. [41].

Для оценки уровня социально-экономического развития муниципальных образований, входящих в состав агломерационной системы, имеющих

разнообразный хозяйственный уклад предлагается использовать следующий набор показателей:

- объем промышленного производства на душу населения, тыс. руб.;
- инвестиции в основной капитал на душу населения, тыс. руб.;
- объем продукции сельского хозяйства на душу населения, тыс. руб.
- оборот розничной торговли на душу населения, тыс. руб.;
- собственные доходы бюджета муниципального образования, за исключением безвозмездных поступлений, на душу населения, тыс. руб.;
- среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций, руб.;
- коэффициент демографической нагрузки нетрудоспособного населения на 1000 человек трудоспособного, человек

Предложенный набор показателей позволит все основные социально-экономические сферы.

Для того, чтобы сопоставить исходные данные необходимо применить их нормирование по шкале от 0 до 1 по следующим формулам: [41]

$$V_j(X_i) = \frac{f_j(x_i) - f_j^{\min}}{f_j^{\max} - f_j^{\min}}, \quad (1)$$

$$V_j(X_i) = \frac{f_j^{\max} - f_j(x_i)}{f_j^{\max} - f_j^{\min}}, \quad (2)$$

где:

$v_j(x_i)$ - нормированная величина показателя v_j по муниципальному образованию x_i ;

$f_j(x_i)$ - базовое значение показателя f_j по муниципальному образованию x_i ;

f_j^{\max} - максимальная величина показателя f_j по всем муниципальным образованиям x ;

f_j^{\min} – минимальная величина показателя f_j по всем муниципальным образованиям x .

Первая формула используется если максимальное значение является лучшим вариантов оценки. Вторая формула применима в обратной ситуации.

Нормирование по шкале происходит следующим образом: наилучшему показателю по каждому муниципальному образованию соответствует 1, наихудшему - 0.

Исключение составляет индекс промышленного производства, так как нормирование данного показателя по предложенной шкале может повлиять на точность представленных результатов. Оценка данного показателя предлагается проводить в зависимости от того какова величина среднегодового индекса промышленного производства: если выше 101% - 1, от 100 до 101 % - 0,5, ниже 100% - 0.

После того, как проведено нормирование показателей целесообразно определить комплексный показатель (рейтинг) уровня социально-экономического развития территорий, входящих в состав агломерационной системы, как среднее значение нормированных величин. Затем проранжировать полученные значения по территориям по величине рейтинга.

Рейтингование территорий, входящих в состав агломерационной системы, с целью установления степени различий в их социально-экономическом развитии является основанием для поиска эффективных межмуниципальных взаимодействий с целью преодоления межмуниципальных различий в уровне социально-экономического развития отдельных территорий, входящих в состав агломераций индустриально-аграрного типа и повышения эффективности управления социально-экономическими процессами, протекающими в территориальных границах агломерационной системы индустриально-аграрного типа.

Предложенная методика является несложной и не обременительной в применении, опирается на доступные и формируемые на регулярной основе статистические данные, но вместе с тем позволяет оценивать динамику развития агломерационной системы, с учетом внутренней сложности и неоднородности территорий, входящих в агломерационную систему. При этом представляется возможным предположить, что реализация межмуниципальных проектов с применением механизмов муниципально-частного партнерства является формой преодоления разрывов в социально-экономическом развитии территорий, входящих в состав агломерационных систем индустриально-аграрного типа.

Таким образом, проведенный теоретический анализ подходов к вопросам создания агломераций показал, что понимание термина «агломерация», в большей степени, отображает географический подход к его пониманию как совокупности отдельных территорий. Из приведенных ранее определений данной дефиниции видно, что данный тезис в той или иной мере присутствует в подавляющем большинстве подходов. Вместе с тем, с позиций экономической науки, является важным не столько подчеркивание пространственных аспектов агломераций, сколько система взаимоотношений (экономических, социальных, политических) возникающих между субъектами территорий, входящих в агломерацию. В этой связи с позиций региональной экономики как экономической науки вместо термина «агломерация» представляется более объективным использовать понятие «агломерационная система».

Авторский подход к изучению агломерационных систем заключается в необходимости учитывать особенности хозяйственного уклада ее территорий, что в свою очередь, позволит повысить социально-экономическую эффективность межмуниципального сотрудничества в рамках управления агломерационной системой.

Представлено авторское определение, с учетом различных трактовок: агломерационная система индустриально-аграрного типа — это локализованное территориальное пространство, которое представляет собой совокупность

муниципальных образований вокруг одного крупного города-ядра, отличающихся хозяйственным укладом, но объединенных системой социально-экономического и инфраструктурного обслуживания и интенсивными трудовыми связями, с общим использованием прилегающих территорий и ресурсов развития. Установлено, что важной отличительной чертой агломерационных систем индустриально-аграрного типа является различный хозяйственный уклад, входящих в ее состав территорий.

Агломерационная система индустриально-аграрного типа является благоприятной средой для развития муниципально-частного партнерства, которое выступает одним из эффективных механизмов социально-экономического развития территорий, входящих в агломерационную систему, и модернизации инфраструктурных объектов.

В ходе диссертационного исследования, выявлено, что на сегодняшний день нет точного определения государственно-частного (муниципально-частного) партнерства, которое могло бы использоваться в описании эффективной модели взаимодействия и выравнивания социально-экономических условий и уровня жизни населения агломерационной системы.

Предложена оценка уровня социально-экономического развития муниципальных образований, входящих в состав агломерационной системы индустриально-аграрного типа, включающая оценку их развитости на основе рейтинговой оценки. Рейтингование территорий, входящих в состав агломерационной системы, с целью установления степени различий в их социально-экономическом развитии является основанием для поиска эффективных межмуниципальных взаимодействий с целью преодоления межмуниципальных различий в уровне социально-экономического развития отдельных территорий, входящих в состав агломераций индустриально-аграрного типа и повышения эффективности управления социально-экономическими процессами, протекающими в территориальных границах агломерационной системы индустриально-аграрного типа.

Для обеспечения социально-экономического развития агломерационных систем с территориями с разным хозяйственным укладом, что в полной мере относится и к агломерационным системам индустриально-аграрного типа необходимо оценивать динамику развития агломерационной системы не только в целом, но и принимать во внимание внутреннюю сложность и неоднородность территорий, входящих в агломерационную систему. Так как преодоление разрывов в социально-экономическом развитии территорий, входящих в агломерационные системы индустриально-аграрного типа, также является проявлением их развития. Данное обстоятельство требует поиска эффективных межмуниципальных взаимодействий и объединения ресурсов для решения общих проблем территорий, входящих в агломерационные системы индустриально-аграрного типа.

2 АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ МУНИЦИПАЛЬНО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В АГЛОМЕРАЦИОННЫХ СИСТЕМАХ И ЕГО ФОРМЫ (НА МАТЕРИАЛАХ БАРНАУЛЬСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ)

2.1 Оценка уровня развития агломерационных систем индустриально-аграрного типа (на примере Барнаульской агломерации)

Специфика нашего объекта исследования, связана с проектируемой на основе Барнаульской агломерации экономической модели территории с многообразным хозяйственным укладом и сложной пространственно-демографической характеристикой, обеспечивающей потребности социальной сферы и качества жизни населения.

Основная цель такой территории – формирование субрегиона (агломерационной системы) в качестве центра устойчивого экономического роста с высокими параметрами уровня и качества жизни населения входящих в ее состав муниципальных образований.

Созданная в 2009 году Барнаульская агломерация с ядром в г. Барнауле, имеющая статус опережающего развития, включает в себя городской округ Новоалтайск, и четыре муниципальных района, два из которых (Первомайский и Павловский) сегодня являются полноправными членами агломерации, а два (Тальменский и Калманский) входят в состав на правах ассоциированных её членов с правами и обязанностями сторон, определенных соглашениями.

Определение границ агломерации основывалось на критериях делимитации, предлагаемых наиболее известной и часто употребляемой для этих целей методикой, разработанной ещё в 80-е годы прошлого столетия ЦНИИП градостроительства и Институтом географии АН СССР. Основными критериями, положенными в основу определения территории агломерации, были территориальная близость и сопредельность границ муниципальных образований спутниковой зоны с ядром агломерации, численность населения ядра и

транспортная доступность от спутниковой зоны и муниципальных районов до центра ядра (рисунок 5) [37].



Рисунок 5 – Перспективы территориального развития Барнаульской агломерации [14]

Развитие Барнаульской агломерации – это стратегически важный межмуниципальный проект, целью которого является развитие экономики определенных территорий, за счет кластерного развития отраслей с помощью инвестиционных и инновационных проектов.

На территории Барнаульской агломерации проживет более 35% населения Алтайского края, располагается около 70% основных фондов промышленных предприятий. Здесь же сосредоточено более 65% розничной торговли. На территории Барнаульской агломерации реализуется более 50% инвестиционных проектов относительно показателей Алтайского края в целом [12].

Барнаульская агломерация соответствует целям, задачам, приоритетам и инструментам государственной экономической политики Алтайского края на основе концентрации ресурсов, обеспечения эффективного взаимодействия и

координации всех участников в реализации комплексного межмуниципального инвестиционного проекта развития Барнаульской агломерации. Успешно развивающаяся агломерация должна послужить «точкой роста» экономики всего края [14].

На территории Барнаульской агломерации действует значительное число высших и средних специальных учебных заведений. Некоторые из них (Алтайский государственный университет, Алтайский государственный технический университет им. И.И. Ползунова, Алтайский государственный медицинский университет и др.), уже сегодня ведут подготовку и переподготовку специалистов для почти 20 стран СНГ и Дальнего Зарубежья, ведут совместную научную работу.

г. Новоалтайск в 2018 году получил статус территории опережающего развития, что позволяет, в соответствии с законодательством, предоставлять инвесторам преференции в виде налоговых льгот. К таким налоговым льготам относятся:

- освобождение от уплаты налога на прибыль в части, подлежащей зачислению в федеральный бюджет, в течение 5 лет;
- пониженная налоговая ставка налога на прибыль, подлежащего зачислению в бюджеты субъектов РФ (не более 5% первые 5 лет не менее 10% последующие 5 лет);
- освобождение от уплаты налога на имущество организации и земельного налога;
- право на ускоренное возмещение НДС;
- снижение страховых взносов с 30 до 7,6% (первые 10 лет);
- льготная ставка арендной платы (0,4% от базовой ставки) за пользование объектами недвижимого имущества и др. [13].

Положительным эффектом от предоставления такого рода льгот для агломерационной системы станет наращивание объемов производства и инвестиций в основной капитал.

На территории Барнаульской агломерации сосредоточено достаточное количество производственных и сырьевых ресурсов, повысить эффективность использования этих ресурсов можно за счет развития агломерационной системы.

Объем сельскохозяйственной продукции Барнаульской агломерации по отношению к краевому составляет 4,7%. За счет расширения ее территориальных границ (вхождения в состав Тальменского и Калманского районов), данный показатель значительно возрастет по ряду направлений: валовой сбор зерна увеличится в 4 раза (с 2,1% до 9,1%); валовой сбор сахарной свеклы увеличится в 36 раз (с 1% до 36,7%); отрасль свиноводства вырастет в 12 раз (с 1,4% до 17,4%); объем молочной отрасли вырастет в 5 раз (с 4,2 % до 21,2%) []

С точки зрения транспортной доступности Барнаульская агломерация обладает значительными перспективами. Территориальное расположение и транспортные связи, устойчивое транспортное сообщение с Новосибирской, Кемеровской областями, республикой Алтай, а также транспортный коридор на республику Казахстан и другие государства Средней Азии, делают Барнаульскую агломерацию экономически привлекательной зоной Юго-Западной части Сибирского федерального округа [37].

Также Барнаульская агломерация располагает значительными трудовыми ресурсами. Их доля по отношению к общей численности составляет 57,8%, что выше краевого значения на 4,1% (в Алтайском крае - 53,7).

В случае включения в состав агломерационной системы Калманского и Тальменского районов, численность трудовых ресурсов в ее территориальных границах вырастет на 12% и составит порядка 535 тыс. чел. Такой рост позволит частично снизить нехватку кадров.

За счет хорошего транспортного сообщения возможно эффективно использовать трудовые ресурсы за счет единого рынка труда. Большая доля трудовой миграции наблюдается на территориях г. Барнаула и г. Новоалтайска.

Важное значение для населения приобретает профессиональная реализация. Центр агломерационной системы (г. Барнаул) располагает значительным выбором

вакансий в различных областях. Кроме этого, здесь сосредоточены важные объекты социальной инфраструктуры, что безусловно влияет на качество жизни населения. Доля квалифицированных медицинских работников и количества больничных коек в г. Барнауле значительно выше, по сравнению с остальными муниципальными образованиями, за счет концентрации учреждений здравоохранения в ядре агломерационной системы.

Население агломерационной системы имеет возможность получать качественную профессиональную медицинскую помощь за счет расположения в ядре агломерации медицинских учреждений широкого профиля, в том числе и краевого значения. Что позволяет повысить уровень обеспеченности медицинскими услугами для населения за счет межбюджетного выравнивания.

В целом, формирование агломерационной системы позволит решить ряд проблем ее ядра - г. Барнаула:

- недостаток территорий для строительства жилых массивов с развитой социально-значимой инфраструктурой и хорошей транспортной доступностью;
- нехватка территорий, обеспеченных инженерными коммуникациями и высокой транспортной доступностью, подходящей для промышленной застройки и достаточной обеспеченностью локализованными трудовыми ресурсами;
- высокая концентрация рекреационных территорий в центре ядра [135].

В свою очередь, периферийные зоны Барнаульской агломерации могут решать задачи, связанные с повышением доступности социальной инфраструктуры (образования и науки, культуры и досуга). Формируются возможности для расширения рынка труда. За счет развития агломерационной системы, на ее территории обеспечивается сохранение и приумножение человеческого капитала.

За счет интеграционных процессов в Барнаульской агломерации, определяются следующие направления развития: централизованное развитие значимых социальных программ; развитие территорий для массового отдыха населения; строительство новых объектов транспортной и придорожной

инфраструктуры; модернизация коммунальных и инженерных коммуникаций, ввод новых; появление новых проектом массовой жилищной застройки.

Подход к анализу и оценке уровня развития агломерационной системы, определение ее состава и территориальных границ представлены на схеме рисунка 6 [37].

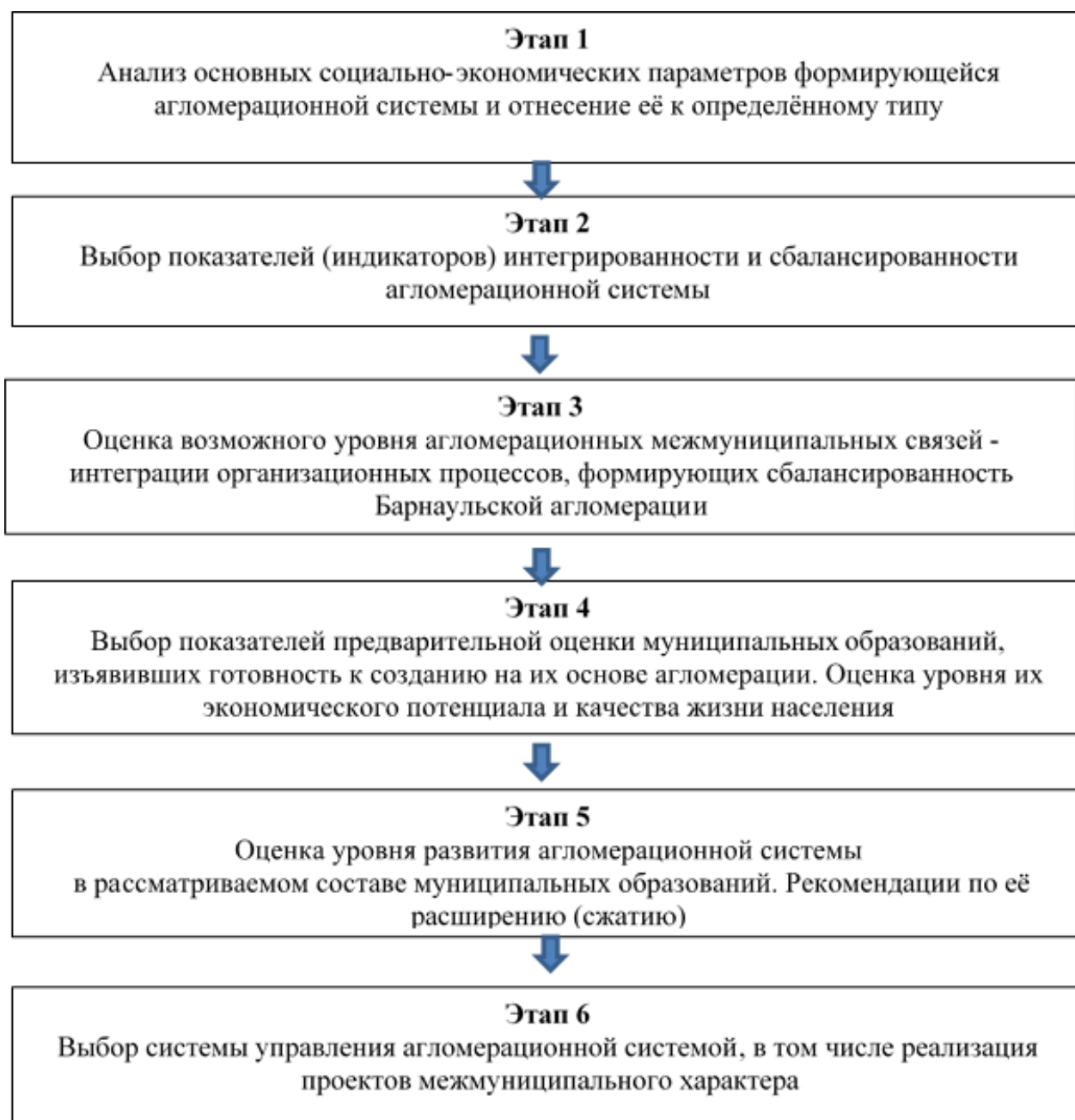


Рисунок 6- Этапы анализа и оценки развития агломерационной системы

Рассмотрим результаты поэтапных действий по формированию Барнаульской агломерации в качестве агломерационной системы с разнообразным хозяйственным укладом.

В нашем случае, на начальном этапе формирования агломерационной системы, при определении муниципальных образований (районов), вхождение которых в состав агломерации считалось целесообразным, бралась во внимание сложившаяся за долгие десятилетия Советского периода, и сохранившаяся хотя и не в таких объемах, трудовая миграция населения из сельских территорий в ядро агломерации. Именно этот критерий лежал в основе определения первоначальных границ Барнаульской агломерации [37].

Территории Павловского, Калманского, Тальменского районов являются ближайшим окружением Барнаульской агломерации, где производится сельскохозяйственное сырье для производства продовольственной продукции в целях обеспечения спроса на экологически чистую продукцию на растущем рынке. Части этих районов уже сегодня имеют относительно устойчивые связи с агломерацией, особенно с её ядром – городом Барнаулом, в том числе и постоянно растущую ежедневную трудовую миграцию.

Усиливается интерес властных структур, представителей бизнеса, населения к происходящим на территории агломерации процессам, особенно к развитию транспортных и торговых связей. Представители исполнительных органов власти этих районов участвуют в работе межмуниципального совета агломерации, по многим обсуждаемым вопросам есть взаимный интерес и намерение развития сотрудничества.

При вхождении в состав агломерации Калманского и Тальменского районов (на данный момент между агломерацией и данными районами подписано соглашение о взаимодействии), площадь агломерации увеличится до 14,4 тыс. кв. км. (рост в 3,1 раза), а численность населения возрастет до 980-990 тыс. чел. (рост на 12%).

Расширение агломерации позволит в первую очередь упорядочить и стабилизировать поставки сырья для перспективного направления развития агломерации – пищевой и перерабатывающей промышленности.

Также появятся новые возможности для упорядочения размещения объектов промышленности и коммунальной и инженерной инфраструктуры, для малоэтажного жилищного строительства и туризма. В связи с тем, что заработная плата на территории агломерации выше среднекраевого значения на 22,5 %, значительно вырастет ёмкость рынков продаж и труда.

Населению вновь вошедших в состав агломерации районов будет доступно комфортное транспортное обслуживание, медицинские и образовательные услуги, улучшатся условия для малого и среднего бизнеса в сферах торговли и туризма, расширятся культурных связей.

Ядро агломерационной системы, городской округ – город Барнаул расположен на левом берегу р. Оби, в г-образной ее излучине и, помимо связи через правобережную часть агломерации, через магистрали федерального и регионального значения имеет выход на многие районы края.

Городской округ-город Новоалтайск расположен на правом берегу реки Оби, в нижнем течении ее правого притока - реки Чесноковка, в 12 км от Барнаула, имеет с городским округом Барнаул общую границу и связан с последним железнодорожным и двумя автодорожными мостами. С севера, востока и юга городской округ граничит с Первомайским муниципальным районом, центром которого он является.

Первомайский район расположен на правом берегу реки Обь. Его территорию пересекают автомобильная магистраль федерального значения М-52 Новосибирск- Ташанта (Чуйский тракт), железная дорога Новосибирск-Бийск и две региональные автодороги, ведущие в Кузбасс.

Павловский район прилегает к Северо-Западной части г. Барнаул, вдоль реки Обь. Район пересекает автомобильная магистраль Барнаул-Камень на Оби-

Новосибирск, соединяющая центральную часть региона с новосибирской областью по левому берегу Реки Обь.

Тальменский район примыкает к Первомайскому району и граничит с Юго-Восточной зоной Новосибирской области. Район пересекают две транспортные магистрали – автомобильная трасса федерального значения М-52 (Чуйский траки) и железнодорожная магистраль Новосибирск-Барнаул-Рубцовск с выходом в Р. Казахстан.

Калманский район расположен на Юго-Западе от городского округа Барнаул и имеет автомобильное и железнодорожное транспортное сообщение с ним: его пересекают автомобильная трасса и железнодорожная магистраль Барнаул-Рубцовск с выходом на Казахстан.

Территориальное расположение и транспортные связи, устойчивое транспортное сообщение с Новосибирской, Кемеровской областями, республикой Алтай, а также транспортный коридор на республику Казахстан и другие государства Средней Азии, делают Барнаульскую агломерацию экономически привлекательной зоной Юго-Западной части Сибирского федерального округа.

Проектируемая территория Барнаульской агломерации с вхождением в её состав Калманского и Тальменского муниципальных образований (районов) составляет 1436,6 тыс. га или 8,5% территории Алтайского края, а площадь сельскохозяйственных угодий 489,1 тыс. га или 4,6%.

Наиболее территориально протяжёнными являются Тальменский и Первомайский районы (391,4 и 359,6 соответственно), наименьшую площадь имеют городской округ Новоалтайск (7,5 тыс. га).

Ядро агломерации городской округ Барнаул занимает площадь 94,0 тыс. га. Численность населения городских округов и соответственно плотность населения значительно превышает их значение в муниципальных районах. Так, если плотность населения в городе Барнауле составляет 740,8 чел./км², Новоалтайске 979,2 чел./км², то в наименее населённом Калманском муниципальном районе,

непосредственно граничащем с городским округом Барнаул её (плотности) значение, составляет 7,1 чел./км².

В Первомайском муниципальном районе, граничащем с городским округом Барнаул и с городским округом Новоалтайск - 15 чел./км².

В среднем по региону плотность населения также невелика – 14,0 чел./км². Представляют интерес данные, касающиеся естественного и миграционного прироста/убыли населения.

Естественный прирост населения из всех муниципальных образований, входящих в агломерацию, отмечается только в городском округе Барнаул (+395 чел.), в остальных муниципальных образованиях статистика фиксирует естественную убыль населения. Миграционный прирост наблюдается только в Первомайском муниципальном районе. Это обусловлено, в частности, тем, что мигранты из республик СНГ селятся в частных домостроениях на территории района, граничащего с городскими округами Барнаул и Новоалтайск.

Демографический анализ территорий агломераций не будет полным без анализа демографической нагрузки, коэффициент которой показывает количество нетрудоспособного населения на 1000 чел. трудоспособного.

Наиболее высокая нагрузка на трудоспособное население в Калманском муниципальном районе – 1027,6, высокая – в Павловском и Тальменском муниципальных округах – 962,8 и 918,7 соответственно при средне краевом значении 862,3. Относительно низкий коэффициент в городском округе Барнаул – 710,8 чел., что ниже средней по краю, но тем не менее, на наш взгляд, уровень является оптимальным.

Для оценки экономического потенциала Барнаульской агломерации, социальных и инфраструктурных параметров её территорий нами выполнен анализ 29 показателей, значения которых представлены муниципальной статистикой и паспортами муниципальных образований, в соответствии с данными Алтайкрайстата, входящих в Барнаульскую агломерацию (Приложение А).

В рамках проведенного анализа отдельных показателей социально-экономического развития территорий, входящих в состав Барнаульской агломерации, прослеживается как рост, так и снижение отдельных показателей.

В результате детального рассмотрения сравнительных характеристик сложились следующие результаты:

- число крупных и средних предприятий увеличилось на 334 ед. или (25,9 %), (в 2018 году - 1290 ед., в 2019 году - 1624 ед.).

- количество предприятий малого бизнеса увеличилось на 1185 ед. или (5,8 %), (в 2018 году - 20471 ед., в 2019 - 21656 ед.).

В Алтайском крае данный показатель в 2018 году составлял 38239 ед., в 2019 году - 34576 ед., сокращение по краю произошло на 3663 ед. или 10,6 %. Доля агломерации в процентном соотношении краевого показателя составила: в 2018 году - 53,5%, в 2019 году - 62,6 %, увеличение произошло на 9,19%.

Объем произведенной продукции в рамках агломерационной системы в 2019 году увеличился на 7,7% и составил 12061,1 млн. руб., в том числе:

- в г. Новоалтайске: обрабатывающие производства на 7671,2 млн.руб. или 71%;

- в г. Барнауле: транспорт и связь на 2526,4 млн.руб. или 11,9%.

В Алтайском крае (ВРП) в 2018 году составил 501,9 млрд. руб., в 2019 году - 508,8 млрд. руб., увеличение произошло на 6,9 млрд. руб. или на 1,4%. Доля агломерации в общекраевом показателе в процентном соотношении составила: в 2018 году – 31,2%, в 2019 году – 33,2%, увеличение произошло на 1,0 %.

Доходы бюджетов муниципалитетов в 2019 году, входящих в состав Барнаульской агломерации, увеличились на 16,5% и составили 13781,3 млн. руб. Вместе с тем возросли расходы на образование на 12,5% или 814,5 млн. руб, по сравнению с уровнем 2018 года, и составили 7330,4 млн. руб. Увеличение расходов на культуру составило также 12,5% или 40,6 млн. руб., по отношению к уровню 2018 года, и составило 7330,4 млн. руб.

Средняя заработная плата работников крупных и средних предприятий, расположенных на территориях, входящих в состав Барнаульской агломерации, увеличилась на 2879 руб. или (11,3 %) (в 2018 году - 28583 руб., в 2019 году - 31462 руб.).

В Алтайском крае данный показатель в 2018 году составил 22743 рубля, в 2019 году – 27956 рублей. Повышение уровня заработной платы работников крупных и средних предприятий за год выросло на 1541 рубль или 7,3 %.

Показатель уровня заработной платы работников крупных и средних предприятий на территории Барнаульской агломерации значительно выше, чем в Алтайском крае и его доля в общем краевом показателе в процентном соотношении составила в 2018 году - 20,6 %, в 2019 году - 25,1% (увеличение по отношению к аналогичному периоду предыдущего года на 4,5%).

Численность населения Алтайского края на протяжении нескольких последних лет неуклонно снижается и в 2018 года составляла - 2376800 чел., в 2019 году - 2365700 чел. Причем снижение происходит, как по причине естественной убыли, так и миграционного оттока населения.

На территории Барнаульской агломерации естественный прирост населения прослеживается лишь в ядре агломерации - городе Барнауле в 2018 году - +1522 человека, в 2019 году - +395 человек, но при этом, наблюдается миграционный отток: в 2018 году - -3781 чел., в 2019 году - - 2074 чел.

В городе Новоалтайске и Первомайском районе, при сложившейся тенденции естественной убыли населения обеих территорий, прослеживается ежегодный прирост населения за счет миграционных процессов.

В городе Новоалтайске в 2018 года наблюдался миграционный отток населения - -100 чел., а уже в 2019 году миграционный приток населения составил +524 чел.

В Первомайском районе этот-же показатель, отмечен: в 2018 году - +432 чел., в 2019 году - +736 чел.

По показателям производственного потенциала Барнаульская агломерация характеризуется значениями выше среднекраевых. На её долю приходится:

- около 37-40% регионального объема промышленного производства и 70% основных фондов организаций;
- более 50% инвестиций в основной капитал;
- 65% объема розничной торговли и предоставляемых населению края услуг [37].

В таблице 7, приведена динамика изменения объемов производства промышленной продукции.

Таблица 7. Динамика объемов отгруженной продукции за 2017-2019 гг. [95]

№ п/п	Муниципальное образование	Объем отгруженной продукции, млн. рублей			Темп роста, %
		2017 год	2018 год	2019 год	
1	Барнаул	77447	83475	94123	121,5
2	Новоалтайск	11535	12442	19694	170,7
3	Первомайский район	1249	1368	934	74,8
4	Павловский район	5694	7720	7308	128,3
	Итого	95925	97286	114751	127,2
	Доля в Алтайском крае, %	38,62	35,93	36,93	
5	Калманский район	790	1341	768	97,3
6	Тальменский район	2158	1749	1560	72,3
	Итого	8755	10934	9749	111,3
	ВСЕГО	98873	108097	124387	125,8
	Алтайский край	248353	270751	310730	125,1
	Доля в Алтайском крае	39,9	40	40,1	

Анализ отраслевой структуры Барнаульской агломерации (рисунок 7) показывает ее схожесть со структурой региона в целом.

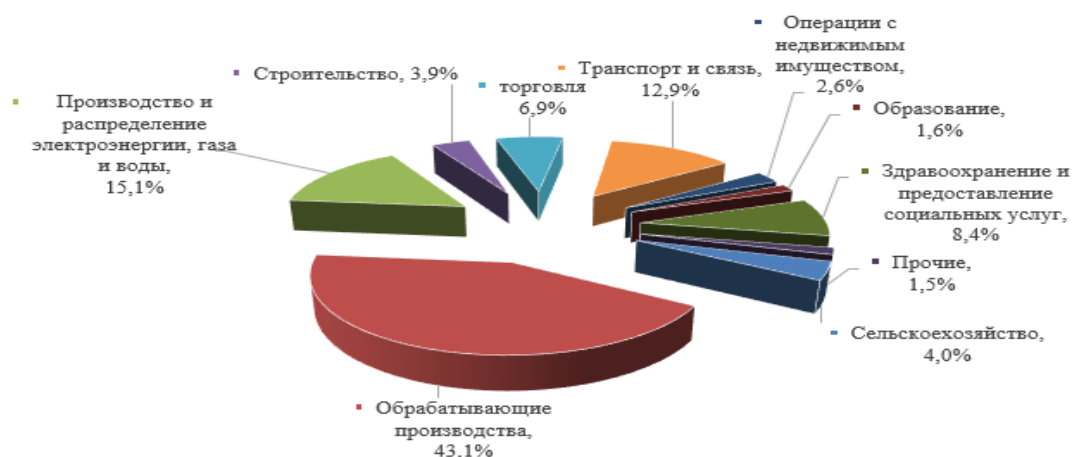


Рисунок 7- Распределение отраслей в Барнаульской агломерации, в % [95].

Наибольшее количество произведенной продукции и оказанных услуг относится к сфере обрабатывающего производства – 43,1%; производства и распределения электроэнергии, газа и воды – 15,1%; транспорта и связи – 12,9%; торговли – 6,9%. На долю Барнаульской агломерации приходится значительный объем регионального показателя по прибыльности предприятий и организаций (таблица 8).

Соответственно, это говорит о серьезной налогооблагаемой базе, являющейся основой сбалансированности и финансовой устойчивости территории [24]. Ведущими отраслями экономики Барнаульской агломерации являются промышленность, сельское хозяйство, строительство, оптовая и розничная торговля.

Таблица 8. Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности организаций на 2019 год.

п/п	Наименование МО	Объем, млн. рублей	Доля в Алтайском крае, %
1	2	3	4
1	Барнаул	14417,24	52,5

Продолжение таблицы 8.

1	2	3	4
2	Новоалтайск	-3197,14	х
3	Первомайский район	-1,953	х
4	Павловский район	1908,787	7
	Итого	13126,93	47,80
5	Калманский район	618,893	2,3
6	Тальменский район	-744,745	Х
	ВСЕГО	13001,08	47,34
	Алтайский край	27461,33	100

Барнаульская агломерация обладает достаточно высоким промышленным потенциалом (таблица 9).

В соответствии с данными таблицы 9, важное значение имеет объем промышленного производства на душу населения, а также удельный вес в общем объеме и индекс промышленного производства.

Наибольший удельный вес в общем объеме промышленного производства занимает ядро агломерации – г. Барнаул, как в субрегионе, так и в крае.

Среднегодовой индекс промышленного производства за последние пять лет (2015-2019 гг.) в большинстве муниципальных территорий субрегиона имеет положительную динамику (свыше 100% ежегодно).

Отрицательная динамика за пять лет наблюдалась в Тальменском районе (в среднем 99,3% в год), а также в городе Новоалтайске (94,7%), где в 2018-2019 гг. появилась положительная тенденция роста индекса промышленного производства.

На первом месте по уровню промышленного развития – г. Барнаул (значение комплексного показателя составило 0,825), на втором – Павловский район (0,575),

на третьем – г. Новоалтайск (0,400). Последнее место в субрегионе по уровню промышленного развития занял Тальменский район с величиной рейтинга 0,025 [24, 37].

Таблица 9. Показатели развития промышленности по муниципальным образованиям, входящим в состав Барнаульской агломерации за 2019г. [95].

Муниципальные образования	Объем промышленного производства на душу населения, тыс. руб.	Удельный вес в общем объеме промышленного производства в крае, %	Среднегодовой индекс пром. производства, %
г. Барнаул	136,1	30,42	103,0
г. Новоалтайск	268,2	6,32	94,7
Калманский	59,5	0,25	101,1
Павловский	181,4	2,35	117,4
Первомайский	17,2	0,30	104,9
Тальменский	33,6	0,50	99,3
Субрегион – Барнаульская агломерация:			
- в официальных границах (города Барнаул, Новоалтайск, Первомайский, Павловский районы)	142,0	39,39	н.д.
- всего по субрегиону (в расширенных границах)	135,4	40,14	н.д.

Связующим звеном между промышленностью городских округов и сельскохозяйственным производством сельских муниципальных районов агломерации является пищевая промышленность, за счет развитой транспортной логистики и наличия сырьевой базы. Объемы производства сельскохозяйственной продукции по муниципальным образованиям, входящими в состав Барнаульской агломерации, представлены в таблице 10.

Объем сельскохозяйственной продукции в Барнаульской агломерации по отношению к региону составляет 4,7%. В разрезе сельскохозяйственной продукции

весомое значение имеет валовый сбор картофеля (11,8%), производство яиц (16,2%), валовый сбор овощей (29,2%) [37].

Таблица 10 - Объем производства сельскохозяйственной продукции на территории Барнаульской агломерации по отношению к краевым значениям в 2019 году [95]

№ п/п	Наименование показателя	Алтайский край	Барнаульская агломерация	
			Всего	Доля в крае, %
1.	Продукция с/х всего млн.руб. в том числе:	161242	7635	4,7
1.1.	продукция растениеводства, млн.руб.	92216	6024	6,5
1.2.	продукция животноводства, млн.руб.	69025	1611	2,3

В случае расширения территориальных границ Барнаульской агломерации, за счет вхождения в ее состав Тальменского и Косихинского районов, доля ее сельхозугодий составит 4,8% от краевого объема (таблица 11).

Таблица 11 - Площадь сельскохозяйственных угодий Барнаульской агломерации [95].

№ п/п	Муниципальное образование	Общая площадь, тыс. га	в т.ч. сельхозугодия, тыс. га	Доля сельхозугодий в общей площади, %
1	Барнаул	94,0	-	х
2	Новоалтайск	7,5	-	х
3	Первомайский район	359,6	60,5	16,8
4	Павловский район	220,3	157,2	71,4
	Итого	681,4	217,7	
5	Калманский район	182,0	140,9	77,4
6	Тальменский район	386,5	130,5	33,8
	Итого	568,5	271,4	
	ВСЕГО:	1249,9	489,1	
	доля в Алтайском крае, %	8,6	4,6	

Для оценки уровня развития территориальной социально-экономической системы (по муниципальным образованиям субрегиона Барнаульская агломерация), нами использованы официальные статистические данные (Приложение А) и произведена выборка следующих показателей [37]:

- объем промышленного производства на душу населения, тыс. руб.;
- объем продукции сельского хозяйства на душу населения, тыс. руб.;
- оборот розничной торговли на душу населения, тыс. руб.;
- инвестиции в основной капитал на душу населения, тыс. руб.;
- собственные доходы бюджета муниципального образования, за исключением безвозмездных поступлений, на душу населения, тыс. руб.;
- среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций, руб.;
- коэффициент демографической нагрузки нетрудоспособного населения на 1000 человек трудоспособного населения, человек.

На основе официальной статистики, составлена таблица 12, где представлены показатели развития муниципалитетов, входящих в состав Барнаульской агломерации.

Выявлены самые высокие и самые низкие значения нормированных показателей объема промышленного производства и производства продукции сельского хозяйства на душу населения среди муниципальных образований субрегиона.

Наилучшие значения наблюдаются в г. Барнауле:

- по обороту розничной торговли на душу населения (105,9 тыс. руб.), собственных доходов бюджета муниципального образования (за исключением безвозмездных поступлений) на душу населения (9,2 тыс. руб.);
- среднемесячной заработной платы (31014 руб.);
- демографической нагрузки нетрудоспособного населения на 1000 человек трудоспособного населения (710,8 человек) [24].

Среди спутниковой зоны агломерационной системы наилучшие значения по ряду показателей у Калманского и Павловского районов.

Таблица 12 – Показатели развития муниципальных образований-членов Барнаульской агломерации, и входящих в ее состав на основе соглашения о сотрудничестве [95].

Муниципальные образования	Объем промышленного производства на душу населения, тыс. руб.	Инвестиции в основной капитал на душу населения, тыс. руб.	Объем продукции сельского хозяйства на душу населения, тыс. руб.	Оборот розничной торговли на душу населения, тыс. руб.	Собственные доходы бюджета муниципального образования, за исключением безвозмездных поступлений, на душу населения, тыс. руб.	Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций, руб.	Коэффициент демографической нагрузки нетрудоспособного населения на 1000 человек трудоспособного, человек
г. Барнаул	136,1	28,6	2,8	105,9	9,2	31014	710,8
г. Новоалтайск	268,2	6,3	1,4	55,1	5,8	30540	820,2
Калманский	59,5	26,6	138,3	26,3	5,5	22729	1027,6
Павловский	181,4	56,8	135,4	37,5	7,3	22715	962,8
Первомайский	17,2	16,2	63,1	40,2	3,8	19759	888,1
Тальменский	33,6	11,4	54,0	32,7	4,6	20229	918,7
Субрегион – Барнаульская агломерация:							
- в официальных границах (города Барнаул, Новоалтайск, Первомайский, Павловский районы)	142,0	27,3	12,7	94,3	8,5	30289	740,4
- всего по агломерации (в расширенных границах)	135,4	26,4	16,5	90,2	8,3	29915	752,0

Для обеспечения сопоставимости данных проведено нормирование исходных показателей, характеризующих уровень развития хозяйства муниципальных образований, в шкалу от 0 до 1.

После проведения процедуры нормирования определена величина комплексного показателя (рейтинга) по каждому муниципальному образованию как среднее значение нормированных величин показателей оценки (таблица 13) [37].

Таблица 13 – Рейтинговая оценка уровня социально-экономического развития муниципальных образований-членов Барнаульской агломерации, и входящих в ее состав на основе соглашения о сотрудничестве.

Муниципальные образования (x_i)	Нормированные показатели (y_i)							Комплексный показатель (рейтинг) уровня социально-экономического развития территорий	Место в субрегионе
	объема промышленного производства на душу населения	инвестиций в основной капитал на душу населения	объема продукции и сельского хозяйства на душу населения	оборота розничной торговли на душу населения	собственных доходов бюджета муниципального образования, за исключением безвозмездных поступлений, на душу населения	среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников организаций	коэффициента демографической нагрузки нетрудоспособного населения на 1000 человек трудоспособного		
г. Барнаул	0,474	0,443	0,011	1,000	1,000	1,000	1,000	0,704	1
г. Новоалтайск	1,000	0,000	0,000	0,361	0,367	0,958	0,655	0,477	3
Калманский	0,168	0,402	1,000	0,000	0,310	0,264	0,000	0,306	4
Павловский	0,654	1,000	0,979	0,140	0,636	0,263	0,205	0,554	2
Первомайский	0,000	0,196	0,451	0,174	0,000	0,000	0,440	0,180	5
Тальменский	0,065	0,102	0,384	0,080	0,160	0,042	0,344	0,168	6
Субрегион – Барн. агломерация	0,471	0,400	0,111	0,803	0,823	0,902	0,870	0,626	–

Лидирующее положение у г. Барнаула, рейтинг имеет наибольшее значение (0,704). Самый низкий показатель у Тальменского района (0,168). Согласно проведенным расчетам, комплексный показатель уровня развития самого субрегиона (Барнаульской агломерации в целом) приближается к значению

рейтинговой оценки г. Барнаула и составляет 0,626. Это позволяет говорить о том, что экономическая интеграция данных муниципальных образований в рамках субрегиона позволит превзойти сумму потенциалов инвестиционной привлекательности и саморазвития отдельных входящих в него районов за счет синергетического эффекта от хозяйственной агломерации. Рассмотрим более подробно социально-экономические показатели входящих в Барнаульскую агломерацию городских округов и муниципальных районов.

По объему продукции, произведенной крупными и средними предприятиями на душу населения, показатели составляют: г. Новоалтайск - 298,1 тыс. руб.; Павловский район – 278,6 тыс. руб.; город Барнаул – 230,0 тыс. руб.; Калманский район – 224,1 тыс. руб.; Тальменский район – 182,1 тыс. руб. В таком же порядке муниципальные образования располагаются и по объёму производства промышленной продукции на душу населения.

Следует отметить, что не только городские округа Новоалтайска и Барнаула превышают по этим показателям среднее значение по региону (Алтайскому краю), но и Павловский район. Калманский район имеет более высокий показатель среди других сельских территорий. По производству продукции сельского хозяйства на душу населения среди муниципальных образований агломерации высокий показатель (более чем в 2,5 раза превышающий средний по Алтайскому краю) у Павловского (135,4 тыс. руб.) и Калманского (138,3 тыс. руб.) районов. По показателю «объём инвестиций в основной капитал на душу населения» лидирует городской округ Барнаул (28,6 тыс. руб.) и Павловский район (56,8 тыс. руб.). Наряду с Калманским районом (26,6 тыс. руб.) этот показатель превышает средний по Алтайскому краю (20,7 тыс. руб.). Показатель оборота розничной торговли на душу населения ожидаемо наиболее высокий в городском округе Барнаул и городском округе Новоалтайск. Его значение в г. Барнауле почти вдвое превышает средний по региону. По количеству средних и малых предприятий на 10 тыс. населения Павловский (245) и Калманский (255) районы опережают города Барнаул (188) и Новоалтайск (104), превышая среднее значение по региону (144).

По численности работающих на крупных и средних предприятиях и на предприятиях малого бизнеса лидерами являются городские округа агломерации. Среда сельских районов агломерации самое большое число работающих на предприятиях имеет Павловский район. Превышает среднее значение показателя «средняя номинальная начисленная заработная плата работников организаций» по Алтайскому краю аналогичный показатель по городским округам Барнаул и Новоалтайск. Среди сельских районов Павловский и Калманский районы, хотя и отстают от среднего по региону, имеют относительно высокий показатель в сравнении с Тальменским и Первомайским. Объём социальных выплат на душу населения наиболее высокий в городских округах Барнаул и Новоалтайск. Среди сельских районов агломерации в Павловском и Калманском районах. Наиболее развитая транспортная доступность с ядром агломерации у городского округа Новоалтайск и населённых пунктов сельских районов Павловский и Калманский.

Анализ доходов бюджета на душу населения позволяет констатировать, что по как общему размеру доходов, так и по собственным доходам наиболее благополучное положение складывается в Павловском и Калманском муниципальных районах и городском округе Барнаул. Однако даже их значения существенно отстают от среднего по региону. Что касается расходов бюджетов муниципальных образований, входящих в Барнаульскую агломерацию, то их величина на душу населения наиболее высокая в Калманском, Павловском сельских районах и городском округе Барнаул существенно отставая при этом от средней величины по региону. Экологическую ситуацию можно оценить по выбросам в атмосферу загрязняющих веществ от стационарных источников (на душу населения). Наибольшее значение, практически равное среднему по региону, у городского округа Барнаул (0,073 тн/чел.), наименьшее у Калманского района (0,011 тн/чел.). Результаты анализа показателей уровня социально-экономического развития муниципальных образований, входящих в агломерацию, позволяют утверждать, что Первомайский и Тальменский муниципальные образования (районы) имеют более низкий их уровень и в большей степени определяют

существующую разбалансированность Барнаульской агломерации. Проведем анализ сбалансированности Барнаульской агломерации в её существующих и в расширенных границах по показателям, представленным в таблице 14 [37].

Таблица 14 – Индикаторы дисбаланса Барнаульской агломерации (коэффициенты вариации показателей по муниципальным образованиям)

Индикаторы дисбаланса	Значение индикатора в официальных границах агломерации (по четырем муниципальным образованиям), %	Значение индикатора в расширенных границах агломерации (по шести муниципальным образованиям), %	Значение индикатора агломерации без Тальменского района (по пяти муниципальным образованиям), %
Коэффициент вариации общей площади жилых помещений, приходящейся на 1 жителя	4,65	5,85	4,03
Коэффициент вариации транспортной доступности ядра агломерации для населения	14,72	11,97	12,99
Коэффициент вариации объема инвестиций в основной капитал на душу населения	80,34	68,98	69,61
Коэффициент вариации оборота розничной торговли на душу населения	54,16	58,97	58,79
Коэффициент вариации ввода в действие жилых домов на 1000 человек населения	36,95	52,36	46,99
Коэффициент вариации миграционного прироста на 1000 человек населения	-476,53	-447,05	-459,06
Коэффициент вариации количества субъектов малого предпринимательства на 10 тыс. человек населения	59,28	64,56	56,42
Коэффициент вариации объема промышленного производства на душу населения	73,95	73,74	70,84
Коэффициент вариации коэффициента демографической нагрузки не трудоспособного населения на 1000 человек трудоспособного	21,85	24,74	26,54
Коэффициент вариации собственных доходов бюджета муниципального образования, за исключением безвозмездных поступлений, на душу населения	38,48	38,12	37,59
Коэффициент вариации среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников организаций	24,77	25,98	24,69
Коэффициент вариации объема социальных выплат населению и налогооблагаемых денежных доходов на душу населения	36,14	38,38	37,37
Коэффициент вариации обеспеченности населения врачами на 10000 жителей	43,84	41,42	41,40

Коэффициенты вариации рассчитаны на основе значений показателей по муниципальным образованиям на основе данных Алтайкрайстата (Приложение А).

Анализ показывает высокую (свыше 33%) и значительную (от 20 до 33%) степень вариации, а значит и несбалансированности, по большинству (7 из 13) индикаторов среди муниципальных образований Барнаульской агломерации (столбец 3 таблицы 14).

Снижение значения индикаторов при расширении границ агломерации путём включения в неё Тальменского и Калманского районов (рост сбалансированности) наблюдается по транспортной доступности, объёму инвестиций на душу населения, собственных доходов бюджета, обеспеченности населения врачами, но он незначителен.

Несколько иная картина складывается при анализе изменений сбалансированности в случае изменения границ Барнаульской агломерации только за счет вхождения в неё Калманского района (без Тальменского, не граничащего с городскими округами).

Положительные изменения, а именно, снижения коэффициентов вариации, наблюдаются по большему числу из рассматриваемых показателей. Это коэффициенты вариации общей площади жилых помещений, приходящейся на 1 жителя, транспортной доступности ядра агломерации для населения, объема инвестиций в основной капитал на душу населения, количества субъектов малого предпринимательства на 10 тыс. человек населения, объема промышленного производства на душу населения, собственных доходов бюджета муниципального образования, за исключением безвозмездных поступлений, на душу населения, среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников организаций, обеспеченности населения врачами на 10000 жителей.

При этом степень дисбаланса, как и в первом случае, сохраняется на том же уровне, оставаясь «высокой» (больше 33%) и «значительной» (от 20 до 33%). Степень вариации миграционного прироста на 1000 человек населения, а значит и

дисбаланса по данному показателю во всех 3-х вариантах, крайне высока (-476,53%).

Таким образом, агломерационная система позволяет повысить уровень важнейших показателей потенциала территории за счет концентрации отраслей производства, инфраструктурных объектов, объектов здравоохранения и образования. Что, в свою очередь, позволит обеспечить устойчивое социально-экономическое развитие как входящих в агломерацию территорий, так и региона в целом.

Городской округ в составе агломерации – ключевой элемент опорного каркаса пространственной организации региональной экономики. Ее динамичное и целенаправленное развитие выступает одной из приоритетных задач стратегии развития Российской Федерации на долгосрочную перспективу.

Проведенный анализ и результаты социально-экономического положения муниципальных образований - членов агломерации и входящих в ее состав на основе соглашения о взаимодействии, состояния внешней среды позволяет конкретизировать сильные и слабые стороны, а также возможности и угрозы, связанные с текущей ситуацией и вероятными сценариями ее развития (таблица 15) [90].

Таблица 15. SWOT- анализ Барнаульской агломерации.

Сильные стороны	Слабые стороны
<ol style="list-style-type: none"> 1. Благоприятные природно-климатические условия; 2. Выгодное геоэкономическое положение; 3. Наличие земель для расширения жилищного строительства; 4. Значительная доля перерабатывающих производств в промышленности; 5. Наличие промышленных площадок для размещения современных производств; 6. Наличие культурно-исторического наследия, представленного памятниками горнозаводского производства, архитектуры и культуры; 7. Благополучная демографическая ситуация; 8. Низкий уровень безработицы; 9. Научный потенциал в развитии аграрной специализации, естественных и гуманитарных наук; 10. Кластерный подход в развитии социальной сферы. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Увеличивающееся несоответствие транспортной инфраструктуры потребностям бизнеса и населения; 2. Относительно высокие по сравнению с другими сибирскими регионами тарифы на электрическую и тепловую энергию

Продолжение таблицы 15.

Возможности	Риски
1.Наличие перспектив по глубокой переработке сельскохозяйственного сырья; 2.Привлечение инвестиций в стратегически важные социально-экономические отрасли используя механизмы муниципально-частного партнёрства; 3.Реализация мер по улучшению качества жизни населения (повышение заработной платы за счет роста производительности труда, обеспеченности жильём, развитие социальной инфраструктуры); 4.Повышение средней заработной платы и как следствие повышение уровня жизни населения; 5.Развитие туризма и создание инфраструктуры для туристической отрасли; 6.Углубление межмуниципального взаимодействия в рамках интеграционного развития.	1.Оттоки трудоспособного населения в города; 2.Потеря экономической самостоятельности муниципальными образованиями, образовавшими агломерацию; 3.Ухудшение экологической обстановки в сельских территориях.

Таким образом, агломерационные системы индустриально-аграрного типа позволяют повысить уровень важнейших показателей социально-экономического потенциала территории за счет концентрации отраслей производства разнообразной хозяйственной деятельности, инфраструктурных объектов, объектов здравоохранения и образования. Способствуют выравниванию социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерационной системы, за счет улучшения качества предоставляемых услуг, возможностей организации более эффективной жизнедеятельности населения территорий, входящих в состав агломерационной системы. Позволяют обеспечивать устойчивые межмуниципальные связи.

2.2 Методическое обоснование применения муниципально-частного партнерства как инструмента реализации стратегии социально-экономического развития территории

Рассмотрим и проанализируем особенности и перспективы развития муниципально-частного партнерства на территории Барнаульской агломерации.

Эффективность применения муниципально-частного партнерства можно оценивать по уровню зависимости между объемами инвестиций в инфраструктуру и социально-экономическим развитием агломерации. Определение уровня развитости территорий агломерационной системы зависит от выбора инвестиционных приоритетов.

За счет привлечения частных инвестиций при реализации социально-значимых проектов, успешно развивается и модернизируется инфраструктура. Это тенденции мировой практики. Обусловлено это тем, что финансирование проектов, направленных на социально-экономическое развитие, является дефицитным, в том числе в развитых странах [93].

Необходимо дать комплексную оценку уровня развития значимых социально-экономических проектов, реализуемых на территории агломерационной системы. Предлагается рассмотреть особый алгоритм для отбора межмуниципальных проектов, которые могут быть реализованы в агломерационных системах с применением механизмов муниципально-частного партнерства. (рисунок 8).

Важно учесть, что для успешного применения предлагаемого алгоритма, на территории агломерационной системы должна быть проведена предварительная организационная работа. В ходе которой необходимо определить приоритеты развития агломерационной системы, поставить стратегические цели ее развития, которые должны достигаться, в том числе, за счет межмуниципального взаимодействия, и внедрить единую информационную систему.

В рамках этапа определения приоритетов развития агломерационной системы, необходимо определить наиболее значимые направления социально-экономического развития агломерационной системы, которые повлекут за собой повышение уровня жизни населения.

При постановке стратегических целей развития агломерационной системы важно не только определить основные цели и декомпозировать их, но и проанализировать релевантность этих целей к общественному мнению и

пожеланиям большинства жителей агломерационной системы. Чаще всего для решения данной задачи используют такие социально-политические инструменты как референдум или публичные слушания [119].

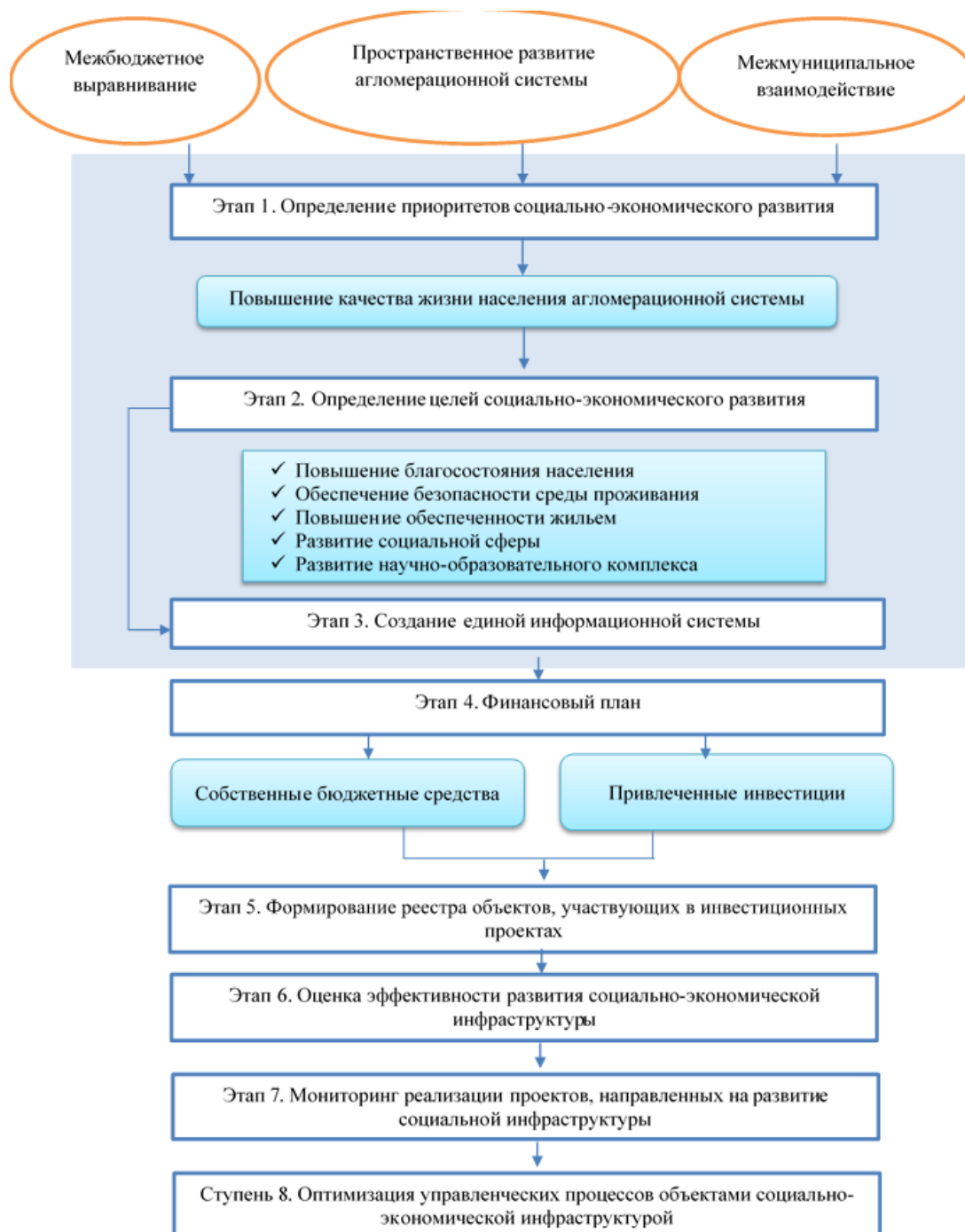


Рисунок 8 - Алгоритм отбора и реализации межмуниципальных проектов социально-экономического развития агломерационной системы с использованием механизмов муниципально-частного партнерства

Создание единой информационной системы на территории агломерационной системы необходимо для автоматизированного сбора, интерпретации и последующего анализа достоверных данных, необходимых для оценки целесообразности запуска новых инвестиционных проектов и мониторинга эффективности реализации уже действующих проектов.

При выполнении предложенных организационных мероприятий, далее необходимо оценить предлагаемые инвестиционные проекты, направленные на развитие социально-экономической инфраструктуры:

Финансовый план проекта. Финансовый план должен состоять из двух частей «Бюджет доходов и расходов (БДР)» и «Бюджет движения денежных средств (БДДС)». Также важно учесть все источники финансирования проекта, которые будут состоять из собственных средств бюджетов муниципалитетов и средств частного партнера.

Формирование реестра объектов, участвующих в инвестиционных проектах. Учитывая то, что при использовании механизмов муниципально-частного партнерства требуется финансирование из бюджетов муниципалитетов, нужно определить приоритетность участия инфраструктурных объектов в инвестиционных проектах. Максимальный приоритет должны получить инфраструктурные проекты, направленные на развитие социально-экономической инфраструктуры. Реализация которых может принести максимальную пользу при достижении, определенных ранее, стратегических целей развития агломерационной системы.

Оценка эффективности развития социально-экономической инфраструктуры. Должна обеспечиваться объективная оценка эффективности развития непосредственно объектов социально-экономической инфраструктуры, учитываться отрицательные и положительные результаты в ходе выполнения проекта. На данном этапе возможно было бы разрабатывать инструкции, имеющие рекомендательный характер, в которых могут быть предложены алгоритмы действий для различных значений показателей.

Мониторинг. После того как проекты запущены в реализацию, важно постоянно отслеживать как они влияют на объекты социальной инфраструктуры. Также важно, учитывать и внешние факторы, влияющие на всю систему в целом.

Оптимизация управленческих процессов. При управлении объектами социально-экономической инфраструктуры, необходимо руководствоваться четырьмя целями: максимизация рентабельности и положительного денежного потока, при этом минимизировать риски и издержки на содержание [122].

Представленный алгоритм является основой для эффективной системы управления и долгосрочного развития социально-экономической инфраструктуры. Что позволит обеспечить более эффективное распределение инвестиционных ресурсов и более высокие темпы роста внедрения инновационных проектов.

Территории городских агломераций характеризуются высокой степенью взаимного влияния входящих в нее муниципальных образований. Такое взаимное влияние может происходить в разных формах.

Во-первых, в условиях высокого уровня суточной миграции между муниципалитетами жители одного муниципального образования активно пользуются социальными и другими услугами, предоставляемыми на территории другого муниципального образования.

Во-вторых, формируются единые или близкие ценовые и правовые режимы.

В-третьих, формируется единый рынок труда, единый рынок земли, жилья, коммерческой недвижимости, социальных услуг. Все это приводит к тому, что на территории городских агломераций формируется единое социально-экономическое пространство, управление которым объективно требует координации по многим аспектам жизнедеятельности. Однако существующие юридические границы между муниципальными образованиями часто не способствуют комфортной жизнедеятельности граждан, проживающих на территории агломераций.

Был проведен анализ проблем в различных сферах межмуниципального сотрудничества (сфера образования, здравоохранения, жилищно-коммунального

хозяйства, транспортного обслуживания населения, градостроительства), обусловленные взаимным влиянием МО в рамках городских агломераций.

Именно в перечисленных сферах взаимное влияние представляется особенно существенным. Такой анализ позволил выявить типичные проблемы городских агломераций и разработать предложения по реализации межмуниципальных проектов, обеспечивающих повышения комфортности проживания граждан на территории агломераций и развитие агломерационной системы в целом.

Образование.

1.1 Объекты для межмуниципального сотрудничества: общеобразовательные школы.

Описание проблемы: Органы местного самоуправления осуществляют учет детей, подлежащих обучению по образовательным программам дошкольного, начального общего, основного общего и среднего общего образования, а также осуществляют закрепление муниципальных образовательных организаций за конкретными территориями муниципального района, городского округа. При формировании контингента школьников до 1 июля в школу принимают только по месту регистрации в соответствии с закреплением территории за образовательным учреждением, а после 1 июля – всех остальных (на оставшиеся свободные места).

Возможные решения: Возможным решением данной проблемы может быть отмена требования регистрации при устройстве ребенка в школу.

Ожидаемые эффекты: выравнивание социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерации посредством обеспечения равного качества образовательных услуг для жителей агломерации.

1.2 Объекты для межмуниципального сотрудничества: дошкольные образовательные учреждения.

Описание проблемы: к каждому дошкольному образовательному учреждению прикреплены определённые дома. Дети, зарегистрированные по месту жительства на этой территории, обеспечиваются местами в первую очередь. Граждане часто фактически проживают не по месту регистрации. Жители

мегаполиса могут иметь загородный дом в пригороде, в котором проживают постоянно или большую часть времени. В этой ситуации удобно школу или детский сад иметь рядом с домом. Жителям пригорода иногда просто удобно возить ребенка в детский сад рядом с работой в мегаполисе. Из-за отсутствия регистрации по месту фактического проживания, с учетом как правило имеющейся ограниченности мест в детских садах и в школах, могут возникать затруднения по устройству ребенка в детский сад или в школу.

Возможные решения: проблема могла бы быть решена в случае отмены требования о закреплении образовательных учреждений за конкретными территориями.

Ожидаемые эффекты: выравнивание социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерации посредством равного доступа к качественным услугам дошкольных образовательных учреждений для жителей агломерации.

1.3 Объекты для межмуниципального сотрудничества: учреждения дополнительного образования.

Описание проблемы: при устройстве ребенка в учреждение дополнительного образования место регистрации не имеет значения. Однако, в муниципальных бюджетах общая сумма расходов на дополнительное образование в части расходов местного бюджета (содержание зданий, приобретение инвентаря и т.п.) формируется исходя из численности детей, зарегистрированных на территории конкретного муниципального образования, а не из контингента детей, посещающих учреждения. Получается, что бюджетные средства на дополнительное образование ребенка заложены в бюджете муниципального образования, где ребенок зарегистрирован, а расходуются в муниципальном образовании, в котором он посещает учреждение дополнительного образования. Во-первых, это приводит к дисбалансу бюджетов, а во-вторых, в случаях переполненности учреждений из-за недостатка бюджетных средств, может привести к отказу в приеме ребенка.

Возможные решения: проблема могла бы быть решена, с помощью организации взаиморасчетов между бюджетами муниципальных образований, а также за счет внедрения персонифицированной системы предоставления услуг дополнительного образования.

Ожидаемые эффекты: повышение эффективности функционирования субъектов дополнительного образования в рамках формирования согласованной системы управления и повышение степени сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерацию.

1.4 Объекты для межмуниципального сотрудничества: загородные детские оздоровительные учреждения.

Описание проблемы: не все муниципальные образования имеют одинаковые возможности по организации загородного оздоровления детей. Однако для того, чтобы ребенок попал в оздоровительный лагерь конкретного муниципального образования, он должен либо проживать на территории данного муниципалитета, либо учиться в школе данного муниципалитета. Оздоровление ребенка, не зарегистрированного и не обучающегося в школе данного муниципалитета, из бюджета этого муниципалитета невозможно. Вопрос в таком случае в рамках существующих подходов может быть решен только при полной оплате родителями стоимости путевки в загородный оздоровительный лагерь, а семья не будет иметь возможности получить компенсацию из бюджета, как семьи в других муниципалитетах.

Возможные решения: проблема могла бы быть решена с помощью организации взаиморасчетов между муниципальными бюджетами.

Ожидаемые эффекты: 1) выравнивание социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерации посредством равного доступа к качественным услугам детских оздоровительных учреждений для жителей агломерации; 2) повышение эффективности функционирования субъектов системы детского загородного оздоровления в рамках формирования

согласованной системы управления и повышение степени сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерацию.

2. здравоохранение

2.1 Объекты для межмуниципального сотрудничества: учреждения здравоохранения.

Описание проблемы: прием граждан учреждениями здравоохранения так же, как и в образовании, осуществляется в основном по месту регистрации - у каждой больницы есть прикрепленное население. Приказами регионального органа управления здравоохранением утверждается так называемая маршрутизация. Документ определяет кого, где и от каких болезней лечить, так как учреждения здравоохранения имеют ограниченные возможности по количеству обслуживаемых граждан, а также не все больницы имеют полный набор медицинских услуг. Прикрепленная численность формирует государственное задание медицинского учреждения (больные, получившие лечение, и посещения), которое определяет объем финансирования. Если гражданин захочет получить помощь не по месту прикрепления, у него могут возникнуть проблемы с получением бесплатной медицинской помощи там, где ему удобно. В соответствии с действующим законодательством гражданин один раз в год может написать заявление о прикреплении его к любому медицинскому учреждению. Однако, прикрепить его смогут по усмотрению главного врача в зависимости от возможностей больницы, которые определяются государственным медицинским заданием. Конечно, с оказанием экстренной медицинской помощи, как правило, из-за отсутствия регистрации проблем не возникает по причине ее экстренности. Не возникает больших проблем и с получением амбулаторного лечения не по месту регистрации по причине невысоких затрат на ее оказание. В отличие от экстренной медицинской помощи и от амбулаторного лечения, в плановой госпитализации не по месту регистрации многим отказывают. В первую очередь это связано с гораздо большими ресурсами, которые требуются для лечения больного в стационаре. Настойчивых пациентов могут поставить в длинную очередь, и, если он даже будет

пролечен, лечение такого пациента для учреждения здравоохранения с высокой степенью вероятности останется без финансирования, поскольку пациент не вошел в список, формирующий государственное задание на соответствующий период.

Возможные решения: проблема могла бы быть решена путем более глубокой реализации в здравоохранении принципа «рубль за пациентом».

Ожидаемые эффекты: выравнивание социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерации посредством равного доступа к качественной медицинской помощи для всех жителей агломерации.

3. Транспортное обслуживание.

Объект межмуниципального сотрудничества: реестры муниципальных и межмуниципальных маршрутов.

Описание проблемы: муниципальные образования в рамках городской агломерации связаны мощными устойчивыми пассажиропотоками. При этом муниципальные маршрутные сети и межмуниципальные маршрутные сети не согласованы должным образом, что приводит к неэффективному освоению пассажиропотока, дублированию маршрутов. Данное явление обусловлено, в том числе, тем, что указанные маршрутные сети устанавливаются разными уполномоченными органами. В соответствии с ст. 11, Федерального закона от 13 июля 2015 года №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [9] муниципальные маршруты регулярных перевозок в границах одного муниципального образования утверждаются уполномоченными органами соответствующего муниципального образования., за пределами его территориальных границ - уполномоченными исполнительными органами государственной власти субъекта РФ. Установление или изменение муниципального или межмуниципального маршрута регулярных перевозок, имеющего общие остановочные пункты, осуществляется по согласованию между соответствующими уполномоченными органами,

устанавливающими данные маршруты. Каждое муниципальное образование должно разрабатывать и утверждать Реестр маршрутов, а также соответствующие необходимые документы по вопросам регулярных перевозок.

Возможные решения: Проблема может бы быть решена путем разработки единой транспортной схемы агломерации (единого реестра маршрутов). Ожидаемые эффекты: повышение эффективности функционирования субъектов транспорта в рамках формирования согласованной системы управления, посредством более эффективного освоения пассажиропотока, минимизации дублирования маршрутов, а также повышение степени сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерацию за счет сокращения расходов на ремонт дорог из-за снижения нагрузки на дорожную сеть.

3.2 Объект межмуниципального сотрудничества: стоимость проезда на муниципальном общественном транспорте.

Описание проблемы. Стоимость проезда на муниципальном транспорте даже в близко расположенных муниципалитетах может сильно отличаться. Для граждан, проживающих в близко расположенных муниципалитетах и часто «пересекающих границу», это вызывает неудобство в части приобретения и использования разных электронных транспортных карт с разными тарифными планами. И в целом разные тарифы приводят к путанице. Еще один аспект этой проблемы – льготные категории граждан. Для федеральных льготников действует единый тариф на территории всей области, но вот пользоваться социальной картой могут только в своих городах, где они зарегистрированы. Для региональных и муниципальных льготников каждый город устанавливает свои тарифы и варианты поездок.

Возможные решения: решением проблемы было бы установление одинаковых тарифов для всех жителей агломерации, в том числе одинаковых льгот. Частичным решением проблемы могло бы быть введение единого электронного билета, действующего на всей территории агломерации, с которого оплата происходит по тем тарифам, которые действуют в городе пребывания пассажира.

Ожидаемые эффекты: выравнивание социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерации посредством повышения комфортности транспортного обслуживания жителей агломерации.

4. Жилищно-коммунальное хозяйство.

Объекты межмуниципального сотрудничества: полигоны ТБО.

Описание проблемы. Одна из серьезных коммунальных проблем последнего времени – утилизация ТБО. Вопрос в последние годы становится все более острым в связи с концентрацией населения на урбанизированных территориях, сокращением свободных площадей для организации полигонов по переработке и складированию. Кроме того, с учетом того, что в стране практически не применяются современные технологии по переработке и утилизации мусора, граждане часто выражают протест против размещения подобных объектов вблизи их мест проживания. Да и руководители пригородных муниципальных образований, где могли бы быть размещены мусорные полигоны, понимая, что размещение такого объекта на территории муниципалитета несет в себе в перспективе много рисков, зачастую оказывают серьезное сопротивление в этих вопросах. Федеральным законом от 29 декабря 2014 года № 458-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об отходах производства и потребления, отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных законодательных актов (положений законодательных актов) Российской Федерации». Основные обязанности относительно оборота ТБО закреплены за субъектами РФ, в том числе утверждение правил обращения и территориальных схем размещения полигонов. К обязанностям муниципалитетов также относится деятельность по сбору, утилизации и захоронению ТБО. Таким образом, главный вопрос, вызывающий наибольшие трудности при решении проблемы, – выбор площадок для полигонов ТБО - относится к компетенции субъекта Российской Федерации. Несмотря на то, что в настоящее время большая часть полномочий в области работы с ТБО закреплена за регионом, вопрос вряд ли может быть эффективно решен без участия

муниципалитетов. Это связано и с экологической нагрузкой, которую будет нести муниципалитет в связи с размещением на его территории такого объекта, и с экономическими вопросами, связанными с расстояниями до полигона ТБО от каждого муниципалитета. Усиливает межмуниципальную составляющую этого вопроса и то, что эффективными с точки зрения бизнеса в этой области являются объекты с большими объемами мусора, что делает нецелесообразным организацию таких полигонов в рамках одного небольшого муниципалитета.

Возможные решения: повышение согласованности при решении вопросов организации работы с ТБО.

Ожидаемые эффекты: повышение степени сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерацию за счет организации межмуниципального полигона ТБО с распределением затрат на его содержание между отдельными муниципальными образованиями в соответствии с объемом ТБ, и как следствие сокращения расходов на содержание собственных полигонов ТБО.

4.2 Объект межмуниципального сотрудничества: места захоронения.

Описание проблемы: проблемой в крупных агломерациях является организация мест захоронения. Содержание мест захоронения и организация ритуальных услуг отнесено к вопросам местного значения. Многие крупные мегаполисы существенно ограничены в возможностях организации новых кладбищ. Это вызвано двумя основными причинами. Во-первых, в связи с интенсивным развитием крупные города имеют все меньше свободных незастроенных территорий. Во-вторых, для организации кладбища требуется соблюдение достаточно жестких санитарных норм по удаленности от жилья, садоводческих товариществ, водоемов. Размещение кладбища на территории другого муниципального образования также связано со сложностями. С одной стороны, так как содержание кладбищ – вопрос местного значения и, соответственно, финансируется из местного бюджета, невозможно напрямую из бюджета финансировать подобный объект, находящийся в собственности другого муниципального образования. С другой стороны, не всегда легко договориться с

пригородным муниципалитетом о размещении кладбища на его территории в связи с повышенной экологической опасностью такого объекта. Возможно также заметное сопротивление граждан, проживающих поблизости.

Варианты решения: решением вопроса было бы совместное использование мест захоронения несколькими муниципальными образованиями с возможностью их финансирования из нескольких муниципальных бюджетов.

Ожидаемые эффекты: повышение степени сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерацию за счет организации межмуниципальных мест захоронения с распределением затрат на их содержание между отдельными муниципальными образованиями пропорционально численности населения в них проживающего и, как следствие, сокращения расходов на содержание собственных мест захоронения за счет эффекта масштаба.

4.3 Объект межмуниципального сотрудничества: рекреационные территории.

Описание проблемы: часто проблемой муниципальных районов, близко расположенных к мегаполису и выполняющих функцию рекреационной зоны, является резкое увеличение количества горожан, отдыхающих в выходные на природе. Неорганизованный отдых на природе горожан может представлять собой целое экологическое бедствие. Муниципальные районы не в состоянии обеспечить уборку территории в таких объемах за счет местного бюджета. Кроме того, напряжение возникает еще и из-за того, что проблема возникает «по вине» жителей города, а решать ее приходится муниципальным районам.

Варианты решения: решением проблемы могло бы быть введение в Бюджетный кодекс Российской Федерации [1] дополнительного вида трансферта между бюджетами муниципальных образований одного уровня (так называемый «горизонтальный» трансферт), обеспечивающего возможность взаиморасчетов между бюджетами муниципальных образований.

Ожидаемые эффекты: 1) повышение степени сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерацию за счет организации

межмуниципальных рекреационных территорий с распределением затрат на их содержание между отдельными муниципальными образованиями пропорционально численности населения в них проживающего и, как следствие, сокращения расходов на содержание собственных рекреационных территорий; 2) выравнивание социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерации посредством повышения качества содержания рекреационных территорий.

5. Градостроительство.

5.1 Объекты межмуниципального сотрудничества: застраиваемые пригородные территории.

Описание проблемы. Одной из заметных проблем, возникающих при формировании городских агломераций является обеспечение новых микрорайонов, возводимых в пригородных муниципалитетах, социальными услугами, дорожной и инженерной инфраструктурой. Инвесторы, стремясь минимизировать затраты на возведение нового жилья, покупают дешевые земельные участки в пригородах мегаполиса. Однако, построенные в варианте «гринфилд» квадратные метры жилья, оказываются не обеспеченными необходимым количеством объектов социальной, инженерной и дорожной инфраструктуры. Люди, приобретая такое более доступное жилье в пригороде, начинают требовать от руководства пригородного муниципалитета обеспечения новых микрорайонов соответствующей инфраструктурой. Особенность заключается в том, что создавать новые объекты инфраструктуры в таких микрорайонах оказывается достаточно дорого. Средств местного бюджета на это не хватает. Сама проблема возникает из-за несогласованности градостроительной политики мегаполиса и пригорода, из-за желания пригородных муниципалитетов получить в бюджет хоть какие-то дополнительные деньги от продажи земельных участков.

Варианты решения: одним из вариантов решения проблемы могло бы быть заключение соглашений с застройщиками об их участии в создании объектов социальной и дорожной инфраструктуры.

Ожидаемые эффекты: выравнивание социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерации посредством повышения обеспеченности застраиваемых пригородных микрорайонов элементами социальной и дорожной инфраструктуры.

5.2 Объекты межмуниципального сотрудничества: документы территориального планирования муниципальных образований.

Описание проблемы: проблемой в области градостроительства может стать несогласованность документов территориального планирования соседних муниципальных образований. Как правило, такие документы в муниципальных образованиях, входящих в агломерацию, создаются различными группами специалистов, в разное время и часто оказываются недостаточно синхронизированы между собой. Законодательство не обязывает муниципалитеты согласовывать разрабатываемые генеральные планы и схемы территориального планирования с муниципалитетами, с которыми у него есть общие границы. Такое обязательство возникает, только если документом территориального планирования предусматривается размещение на территориях соседних муниципальных образований объектов местного значения муниципалитета, которые могут оказать негативное воздействие на окружающую среду соседнего муниципалитета. В остальных случаях условие согласования проекта документа территориального планирования с соседними муниципалитетами может возникнуть (и то в необязательном порядке) только на стадии рассмотрения документов территориального планирования на уровне субъекта Федерации.

Варианты решения: вариантом решения проблемы может стать разработка и принятие единых документов территориального планирования для всей территории агломерации.

Ожидаемые эффекты: повышение эффективности управления муниципальными образованиями, входящими в агломерацию.

Проведенный анализ проблем в сферах муниципального хозяйства при межмуниципальном взаимодействии, обусловленных взаимным влиянием

публично-правовых образований в рамках городской агломерации, позволяет сделать вывод о том, что большинство из этих проблем возникают по причинам более общего порядка – типичных проблемных ситуаций, влияющих на формирование сразу нескольких описанных в разделе проблем. К таким типичным проблемам можно отнести невозможность прямой консолидации бюджетов муниципальных образований одного уровня для решения межмуниципальных задач, невозможность осуществления «горизонтальных» взаиморасчетов между бюджетами разных муниципалитетов, недостаток и несимметричность полномочий органов местного самоуправления, дисбалансы местных бюджетов, общий недостаток финансовых средств и учреждений социальной сферы в муниципалитетах.

Популярным и эффективным инструментом и одновременно источником финансирования инфраструктурных объектов на территориях агломерационных систем становятся муниципально-частные партнерства использующие механизмы концессии.

С помощью таких партнерств, муниципалитеты решают задачи социально-экономического развития территории.

Использование концессионных договоров в муниципально-частном партнерстве позволяет:

- удовлетворить потребность в инвестициях;
- оптимизировать затраты на строительство объектов социально-экономической инфраструктуры;
- повысить качество жизни населения за счет улучшения социально-экономической инфраструктуры.

Как правило, концессионные соглашения учитывают взаимные интересы концессионера и концедента. В поле интересов агломерационной системы как концедента попадают такие цели как: увеличение доходов в бюджет региона, повышение качества предоставления услуг населению, безопасность функционирования социально-экономической инфраструктуры.

К интересам концессионера обычно относят быструю окупаемость проекта, более выгодное получения согласовательных документов на строительство или ввод в эксплуатацию капитальных объектов.

Отсюда следует то, что, при заключении концессионных соглашений, партнеры ожидают следующие эффекты:

- оптимизация бюджетных издержек на содержание объектов социальной инфраструктуры;
- развитие объектов социально-экономической инфраструктуры в соответствии с требованиями рынка;
- рост уровня занятости населения региона.

Еще одним эффективным инструментом для муниципального-частного партнерства являются проекты комплексного освоения территорий, как правило, использующие местные инвестиции, с целью развития местной инфраструктуры [127].

Ниже приведена стандартная структура проектов комплексного освоения территорий:

- анализ состояния отрасли;
- выявление источников финансирования для реализации инвестиционных проектов;
- правовая поддержка реализации проектов.

Виды бюджетной поддержки для проектов межмуниципального сотрудничества: предоставление государственных и муниципальных гарантий, выделение субсидий, межбюджетное финансирование при реализации проектов [133].

В абсолютном большинстве субъектов Российской Федерации основным институциональным звеном, осуществляющим работу в сфере государственно-частного партнерства, являются правительственные структуры (Министерства, Управления экономического развития).

Взаимодействия органов власти с частными инвесторами представлено на рисунке 9.

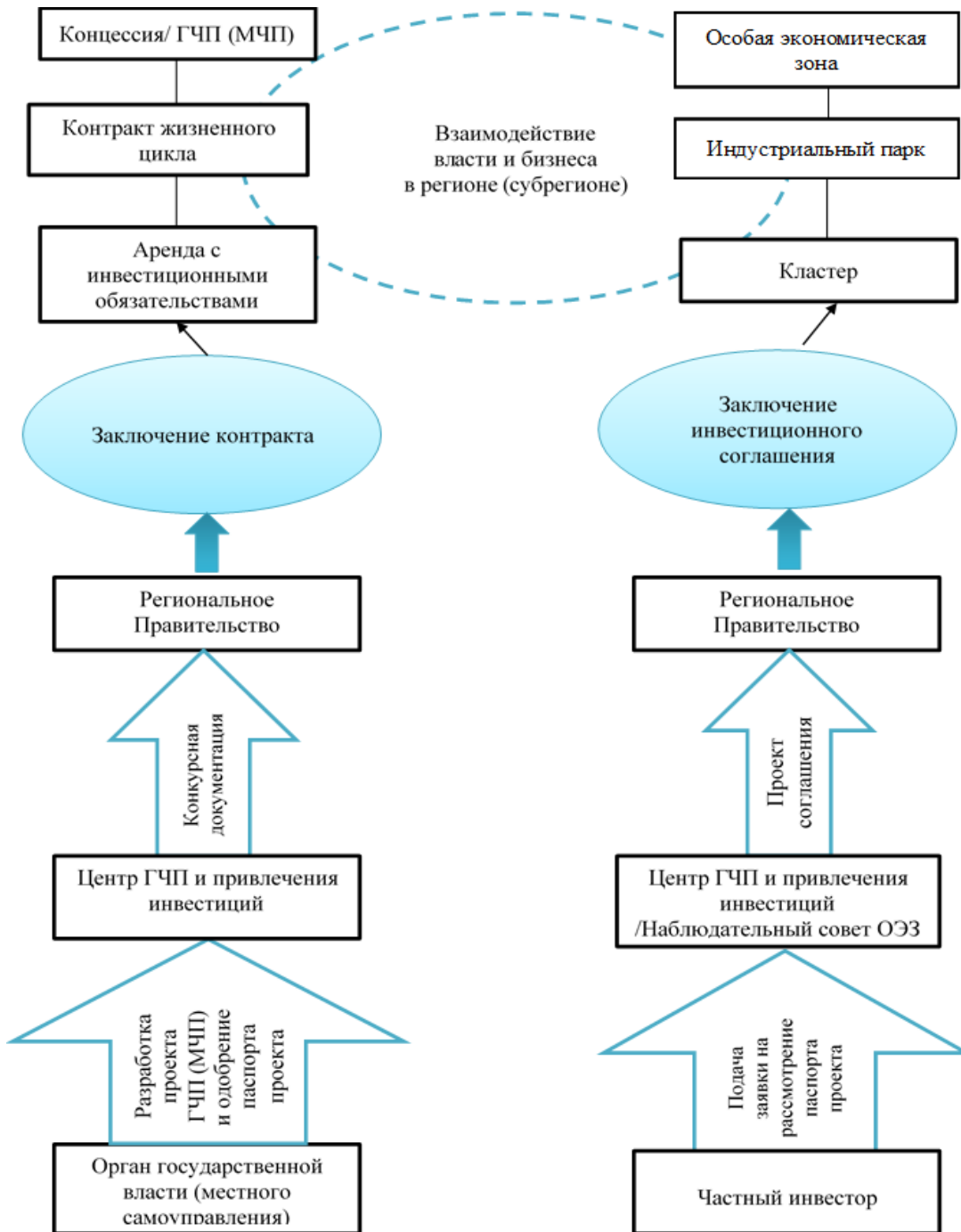


Рисунок 9 - Схема взаимодействия региональных (муниципальных) органов власти и частного инвестора

В целях развития института государственно-частного и муниципально-частного партнерства в 2012 году в соответствии с постановлением администрации Алтайского края было создано краевое автономное учреждение «Алтайский центр государственно-частного партнерства и привлечения инвестиций» (далее - Центр).

Учредителем Центра является Министерство экономического развития Алтайского края. Центр — это некоммерческая организация, созданная для оказания услуг, предусмотренных законодательством Российской Федерации и Алтайского края полномочий Министерства экономического развития Алтайского края в сфере научно-исследовательской деятельности для решения задач по научному и организационному обеспечению реализации региональной инвестиционной политики в Алтайском крае.

Центр создан в целях организации и проведения научных исследований, направленных на решение задач инвестиционной политики по формированию условий для привлечения российских и иностранных инвестиций в проекты по технической и технологической модернизации экономики края, содействия органам государственной власти в реализации инвестиционной политики на территории Алтайского края.

Для осуществления вверенных ему обязанностей взаимодействует с подразделениями федеральных органов исполнительной власти, органами исполнительной власти Алтайского края, структурными подразделениями Правительства Алтайского края, органами местного самоуправления, общественными объединениями, инвесторами, кредитными и финансовыми организациями. Руководителем центра является директор. В Центре создается Наблюдательный совет в составе шести человек. Срок полномочий Наблюдательного совета три года.

В состав наблюдательного совета Центра входят: два представителя Министерства экономического развития Алтайского края; представитель из Министерства имущественных отношений Алтайского края; представитель из

специалистов Центра; два представителя от частных инвесторов и предпринимателей.

Проведенное исследование позволяет сделать вывод, о том, что в Российской Федерации применение государственно-частного (муниципально-частного) партнерства имеет множество особенностей и проблемных вопросов, вместе с общим низким уровнем заинтересованности предпринимателей в механизме государственно-частного (муниципально-частного) партнерства, приводят к негативному отклику со стороны населения [108].

Изменить отношение можно при условии пересмотра существующих методов работы с проектами муниципально-частного партнерства. Это необходимо для дальнейшего развития механизмов МЧП.

В Алтайском крае использование механизмов муниципально-частного партнерства требует от властей региона единого подхода к управлению такими проектами. Необходимо пересмотреть организационные и правовые меры касающиеся политики проводимой в отношении МЧП.

В некоторых отраслях региональной экономики уже есть положительная динамика в отношении развития взаимоотношений между властями и бизнесом в форме государственно-частного и муниципально-частного партнерства. Необходимо вовлечь больше предпринимателей. Для них важно создать благоприятные и прозрачные условия взаимодействия.

Методы ручного управления и нерыночные отношения неблагоприятно влияют на развитие механизмов МЧП.

Таким образом, можно прийти к выводу, что реализация социально-экономических проектов с использованием механизмов ГЧП наиболее часто используется на федеральном и региональном уровнях.

На местном уровне взаимодействие органа власти и бизнеса посредством форм муниципально-частного партнерства распространено недостаточно.

Муниципально-частное партнерство выгоднее традиционных государственных инвестиций на реализацию инфраструктурных проектов,

поскольку при меньших затратах достигается тот же уровень социально-экономического эффекта для территории.

МЧП в инфраструктурных проектах — это синергия муниципальной власти и частного бизнеса, которая оказывает положительный эффект на социально-экономическое развитие территории.

При этом развитие межмуниципальных связей в Барнаульской агломерации несет положительные социально-экономические эффекты агломерационного развития, в том числе для развития института муниципально-частного партнерства:

1. Повышение инвестиционной привлекательности агломерированной территории. Объединяя преимущества и нивелируя недостатки крупных городов и небольших поселений, агломерированная территория может предложить инвесторам оптимальный вариант для инвестиций. Например, в пригородных муниципалитетах стоимость земельных участков ниже, а в ядре агломерации, как правило, достаточно квалифицированной рабочей силы.

2. Более равномерное и гармоничное развитие муниципальных образований за счет скоординированной градостроительной, инвестиционной, экологической и инфраструктурной политики на территории агломерации, возможность формирования специализации муниципальных образований.

3. Развитие и модернизация существующей между городами дорожно-транспортной инфраструктуры: развитая социальная, торговая инфраструктура и рабочие места центра агломерации станут более доступными для жителей пригорода, а пригородная рекреация - более доступной для жителей центров.

4. Организацию единых эффективных технологических цепочек из предприятий, располагающихся в муниципалитетах агломерации.

5. Минимизация социальной напряженности на рынке труда, например, через формирование единого межмуниципального банка данных вакансий.

6. Формирование сбалансированной социальной политики, например, посредством предоставления социальными учреждениями одного муниципалитета

услуг жителям других муниципальных образований, совместного проведения общих культурных, спортивных, образовательных мероприятий.

7. Повышение эффективности использования бюджетных средств. Например, полигоны твердых бытовых отходов, кладбища, очистные сооружения, энергетические мощности можно создавать для использования несколькими муниципалитетами. То же может быть отнесено к летнему оздоровлению детей, объектам культуры, спорта, отдыха и другим объектам социальной инфраструктуры.

8. Исследование и учет интересов всех сторон, участвующих в агломерационном строительстве (правительство Алтайского края, ядро агломерации – г. Барнаул, пригородные территории), выработка управленческих механизмов балансирования интересов сторон, обеспечит более гармоничное развитие всей территории агломерации.

9. Повышение качества управления территорией: привлекая к решению межмуниципальных задач управленческий потенциал нескольких муниципалитетов можно добиться более качественного их решения.

Все вышеперечисленное в итоге приведет к повышению качества жизни людей на всей территории агломерации.

Таким образом, решение о выполнении межмуниципального проекта должно быть принято муниципальным органом власти. При этом должны выполняться следующие критерии:

- способствует выравниванию социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерации, улучшению качества предоставляемых услуг, возможностей организации более эффективной жизнедеятельности населения различных территорий, входящих в агломерацию;

- обеспечивает повышение степени сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерацию посредством создания межмуниципальных объектов с распределением затрат на их содержание между отдельными муниципальными образованиями пропорционально каким-либо

объективным характеристикам МО (численность населения в них проживающего, территория и пр.) за счет сокращения расходов на содержание собственных объектов.

Данные критерии можно считать критериями целесообразности реализации межмуниципальных инфраструктурных проектов.

При выполнении данных критериев следует принимать во внимание факторы второго уровня, при реализации межмуниципального инфраструктурного проекта, к ним можно отнести:

1. Минимально необходимый уровень развития инфраструктуры.
2. Расчет эффективного соотношения инвестиций к расходам из муниципального бюджета.
3. Определение возможных схем реализации инвестиционного проекта, с учетом всех факторов.

При уже принятом решении о необходимости реализации проекта, перед муниципальным органом власти возникает следующая задача, в которой необходимо решить и обосновать выбор - будут ли это государственные закупки или муниципально-частное партнерство.

Предлагается рассмотреть разработанную в рамках исследования методику экспресс-анализа целесообразности применения механизма МЧП при реализации межмуниципального инфраструктурного проекта (рисунок 10).

При этом методика предполагает 2 этапную оценку межмуниципального инфраструктурного проекта. Первый этап предполагает установление его соответствия ранее представленным критериям (выравнивание социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерационной системы, а также повышение степени сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерационную систему).

На втором этапе, при соответствии межмуниципального инфраструктурного проекта данным критериям или одному из них осуществляется балльная оценка проекта по конкретным условиям его реализации.


1 этап (соответствие критериям целесообразности)	Критерии межмуниципального инфраструктурного проекта	
	Способствует выравниванию социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерации улучшения качества предоставляемых услуг, возможностей организации более эффективной жизнедеятельности населения различных территорий, входящих в агломерацию	Обеспечивает повышение степени сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерацию посредством создания межмуниципальных объектов с распределением затрат на их содержание между отдельными муниципальными образованиями пропорционально каким-либо объективным характеристикам МО
	ДА	
		
2 этап (оценка условий реализации)	Условия реализации межмуниципального инфраструктурного проекта	
	Затраты на привлечение дополнительных специалистов для разработки документации (проект, финансовый план, контракт или иные документы) в связи с выбором формы МЧП, не должны превышать 3%	
	ДА (1 балл)	НЕТ (0 баллов)
	Оцениваемым проектом предусмотрено выполнение два или более значимых этапов развития инфраструктурного объекта. Например, проектирование, строительство или строительство и эксплуатация. Выполнение такого условия существенно снижает риски проекта и одновременно повышает качество оказываемых услуг при эксплуатации.	
	ДА (3 балла)	НЕТ (0 баллов)
	Собственных бюджетных средств не хватит на реализацию проекта и от муниципалитета требуется привлечение заемных инвестиций в виде кредитов или облигаций.	
	ДА (2 балл)	НЕТ (0 баллов)
	При реализации проекта с использованием МЧП решается значимая социально-экономическая задача, которая не может быть решена при 100% финансировании из бюджета муниципалитета, без использования заемных средств	
	ДА (1 балла)	НЕТ (0 баллов)
	Срок выполнения проекта по финансовому плану, может увеличиваться менее чем на 50% при использовании МЧП	
ДА (1 балла)	НЕТ (0 баллов)	
Есть подтвержденный интерес к участию в проекте, не менее чем от двух частных инвесторов		
ДА (3 балла)	НЕТ (0 баллов)	

Рисунок 10 - Методика экспресс-анализа целесообразности применения механизма муниципально-частного партнерства при реализации межмуниципального инфраструктурного проекта.

Далее рассматривается общая суммарная оценка, если ее значение больше или равно 9, то вероятно, использование механизмов муниципально-частного партнерства должно обеспечить реализуемому проекту большую эффективность.

Таким образом, для повышения динамики социально-экономического развития агломерационных систем и повышения эффективности межмуниципального взаимодействия, важную роль может сыграть использование механизмов муниципально-частного партнерства в реализации значимых социально-экономических проектов.

Что позволит повысить степень сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерацию посредством создания межмуниципальных объектов с распределением затрат на их создание и содержание.

2.3 Направления реализации межмуниципальных проектов с использованием муниципально-частного партнерства в Барнаульской агломерации

Становление агломерационной системы начинается с выстраивания тесного межмуниципального взаимодействия, входящих в состав агломерационной системы территориальных образований.

Механизмы межмуниципального взаимодействия, способствующие достижению повышения уровня социально-экономического развития представляется возможным классифицировать по показателям демография, здравоохранение, образование, жилье и городская среда, безопасные и качественные автомобильные дороги, производительность труда и поддержка занятости, наука, цифровая экономика, культура, малое и среднее предпринимательство, международные отношения, инфраструктура (таблица 16).

Таблица 16 – Направления межмуниципального взаимодействия в Барнаульской агломерации

Сфера реализации межмуниципальных проектов	Направления межмуниципального взаимодействия, способствующие достижению целей / решению задач
Демография	Показатели ведения гражданами здорового образа жизни напрямую связаны с объектами инфраструктуры, создаваемыми в муниципалитетах. Строительство объектов требует существенных.
	вложений, а его итоговая пропускная способность часто превышает запрос в данном МО. Для повышения целесообразности реализации подобных проектов возможна кооперация МО с целью их совместного финансирования и использования, в том числе обеспечение возможностей для безбарьерного посещения гражданами. Частным случаем кооперации может быть специализация МО на каком-либо виде спорта, типе услуг или мероприятий с дальнейшим их развитием в качестве «экспортных» услуг в рамках агломерации. Возможна также реализация единой информационной политики в сфере здорового образа жизни. В качестве важного элемента подобной работы может быть создание единой информационной базы существующих объектов, их параметры, контактные данные и условия посещения
Здравоохранение	Возможность граждан получать лекарственное и медицинское обеспечение в доступном им учреждении в границах агломерационной системы. Доступность медицинских организаций для жителей периферийной местности непосредственно связана с уровнем интегрированности транспортной системы и системой расселения соседствующих муниципалитетов. Оптимизация работы медицинских учреждений может стать прямым результатом совместной деятельности органов МСУ и ИОГВ региона. ЕИС также может стать инструментом эффективного взаимодействия МО агломерации сразу по ряду показателей: использование мобильных медицинских комплексов требует оптимизации маршрутов, эффективная диагностика заболеваний требует доступа к истории болезни, упрощение процедуры записи к врачу требует доступа к актуальному расписанию их работы. Говоря о внедрении инновационных технологий, можно отметить возможность скоординированной специализации медицинских учреждений на отдельных заболеваниях или категориях граждан с целью дальнейшего развития «экспорта» услуг в рамках агломерации.
Образование	Формирование системы выявления и развития талантов у детей и молодежи, а также формирование системы непрерывного обновления гражданами навыков. Создание безбарьерного перемещения между учебными заведениями и специализация учреждений на определенных задачах и предметах могли бы стать важными задачами межмуниципального сотрудничества, однако на данный момент находятся вне зоны полномочий МО. Увеличение числа иностранных граждан в высших учебных заведениях неминуемо потребует развития системы доступа к услугам и сервисам, что представляется возможным в рамках развития межмуниципального сотрудничества.

Продолжение таблица 16.

1	2
Жилье и городская среда	<p>Развитие в агломерациях межмуниципального сотрудничества позволит повысить эффективность программ расселения ветхого и аварийного жилья. Это означает, что при сносе ветхого и аварийного жилья граждане будут получать возможность изменить место проживания не только в границах муниципального образования, а в границах всей агломерационной системы. Таким образом, увеличится как скорость реализации программы, так и пространство для комплексной реновации территорий.</p> <p>Согласованная градостроительная политика агломерации станет первым шагом в построении единой системы капитализации городской территории. Не менее важной функцией межмуниципального сотрудничества является создание условий для массового отдыха жителей города и организация обустройства мест массового отдыха населения (как правило в пригороде).</p>
Безопасные и качественные автомобильные дороги	<p>Межмуниципальное сотрудничество в границах агломерационной системы способствует повышению качества территориального планирования, а значит и согласованности развития транспортной системы. Важную роль в этом процессе играют актуальные данные, позволяющие эффективно решать имеющиеся проблемы: дефицит услуг общественного транспорта, очаги аварийных дорожных ситуаций, заторы. В результате создания разветвленной «умной» дорожной сети существенно уменьшается нагрузка на ее отдельные участки, снижается аварийность, а также повышается привлекательность земли для застройщиков.</p>
Производительность труда и занятость населения	<p>Повышение мобильности трудоспособного населения, доступность и улучшение качества медицинского обслуживания, межмуниципальные возможности повышения квалификации – все это дает в итоге прирост производительности</p>
Наука	<p>Возможно эффективное межмуниципальное сотрудничество в вопросах размещения инфраструктуры вузов, предоставления доступа к государственным и муниципальным сервисам для студентов и сотрудников, повышения связности учебных заведений с транспортными узлами. Подобная согласованная политика в агломерационной системе может способствовать повышению привлекательности работы и обучения на ее территории.</p>
Цифровая экономика	<p>Задача по приведению данных информационных систем муниципальных образований актуальна уже не первый год, однако по-прежнему возникают сложности. Единые базы данных в границах агломерации будут способствовать облегчению доступа к образованию, здравоохранению, культуре для граждан. В сфере предпринимательства подобные базы будут способствовать повышению прозрачности системы госзакупок и конкурентоспособности местных предприятий. Основным показателем межмуниципального сотрудничества в сфере цифровой экономики может стать постоянный обмен данными и создание единых обновляемых реестров по всем направлениям сотрудничества.</p>

Продолжение таблицы 16.

1	2
Культура	Функция учреждений культуры в границах агломерационной системы в контексте межмуниципального сотрудничества сводится к обеспечению возможности получать услуги. Согласованная работа органов местного самоуправления создает возможность для оптимального развития инфраструктуры и снятию барьеров при ее использовании гражданами. В перспективе подобная система способствует специализации учреждений культуры и развитию «экспорта» услуг в рамках агломерации.
Малое и среднее предпринимательство	В качестве эффектов межмуниципального сотрудничества может служить доступ предприятий к рынкам, возможность проведения закупочных процедур по более прозрачным сценариям.
Международная кооперация и экспорт	Усиленная работа по развитию логистической инфраструктуры в перспективных с точки зрения экспорта районах. Результатом межмуниципального сотрудничества в таком случае может быть строительство мостов или обводных дорог и упрощения доступа к услугам.
Инфраструктура	Заметная роль межмуниципального сотрудничества в агломерациях с целью ускорения реализации всех перечисленных задач (яркий пример – вопросы получения разрешений и межевание земельных участков).

Общие муниципальные задачи эффективнее реализовывать совместными усилиями и при помощи консолидации ресурсов. Вместо того чтобы, достигать поставленные цели в одиночку, муниципалитеты могли бы объединять свои усилия. Для развития агломерационных систем, необходимо развивать отношения между муниципальными образованиями, входящими в состав агломерационной системы, и региональными органами власти. Ограниченные бюджеты муниципалитетов, не позволяют эффективно решать задачи, связанные с повышением уровня жизни населения или реализовывать другие социальные значимые проекты. Таким образом целесообразным является реализация муниципально-частного партнерства именно на территории агломерации.

В рамках агломерационной системы индустриально-агломерационного типа предлагается рассматривать взаимодействие частного сектора и государства в форме межмуниципально-частного партнерства. Для агломерационных систем индустриально-аграрного типа, представляется наиболее эффективной формой

взаимодействия бизнеса и публичного партнера - межмуниципально-частное партнерство. Такая форма взаимодействия должна повысить инвестиционную привлекательность региона в целом и в частности позволит эффективно выполнять проекты дорожного хозяйства, в телекоммуникационной и жилищно-коммунальных сферах.

Межмуниципально-частное партнерство позволяет успешно реализовывать сложные инфраструктурные и социальные проекты. Особенно в условиях нехватки бюджетных средств для самостоятельной реализации таких проектов отдельными муниципальными образованиями. К примеру, строительство завода по переработке ТБО в рамках межмуниципального-сотрудничества. Такое предприятие не только улучшает экологическую обстановку на территории агломерационной системы, но и обеспечивает вторичным сырьем ее предприятия. Для эффективного взаимодействия муниципалитетов внутри агломерационных систем индустриально-аграрного типа, необходимо разработать эффективную организационную структуру для управления всей агломерационной системой, определить регламенты взаимодействия органов власти муниципальных образований. Важно интенсивно развивать связи между ядром агломерации и его спутниками. А также, привлекать бизнес-сообщество к участию в инвестиционной деятельности региона. На сегодняшний день отсутствует единая форма межмуниципально-частного партнерства. Причиной тому является сложность в выстраивании взаимоотношений между муниципальными образованиями по вопросам реализации совместных проектов. При этом заметный синергетический эффект в достижении стратегических целей межмуниципального развития дает объединение деловой активности частного сектора и муниципалитетов.

Согласно схемы территориального планирования Барнаульской агломерации, а также в соответствии с Программами социально-экономического развития территорий, входящих в ее состав, можно выделить более десятка проектов по развитию транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры с

использованием механизмов ГЧП и МЧП, реализация которых окажет существенное влияние на уровень и качество жизни населения (таблица 17) [14].

Хорошим, но пока единственным примером в этом направлении является финансирование агломераций в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги». В дальнейшем для комплексного инфраструктурного развития объединённых территорий необходима разработка федеральных программ и проектов, предусматривающих поддержку, в том числе финансовую, на постоянной основе.

Таблица 17 – Реализуемые и планируемые к реализации инфраструктурные проекты с использованием форм государственно-частного и муниципально-частного партнерства на территории Барнаульской агломерации.

Проект	Форма реализации	Стоимость проекта	Доля частных инвестиций	Стадия реализации	Публичный партнер	Частный партнер
1	2	3	4	5	6	7
Строительство автомобильной дороги «Обход г.Барнаула» с третьим мостом через р.Обь		60 млрд. руб.		Поиск инвесторов		
Реконструкция коммунального моста		934,7 млн рублей		На стадии реализации		
Строительство конгресс-центра		2,1 млрд. рублей		Поиск инвесторов		
Строительство системы канализования		1 млрд. руб.		Поиск инвесторов		
Реконструкция городского парка в Алтайском крае	Концессионное соглашение (115-ФЗ) (до 26.03.2049)	38 млн. руб.	100%	На стадии реализации	МО г. Новоалтайск	ООО «К-Паркинг»

Продолжение таблицы 17.

1	2	3	4	5	6	7
Концессионное соглашение в отношении объектов теплоснабжения на территории МО ГО г. Барнаул	Концессионное соглашение (115-ФЗ) (до 30.06.2032)	1 619 514 млн. руб.	100%	На стадии реализации	МО ГО г. Барнаул	АО «Барнаульская теплосетевая компания»
Концессионное соглашение в отношении централизованных систем холодного водоснабжения и водоотведения, отдельных объектов таких систем, находящихся на территории ГО г. Новоалтайск	Концессионное соглашение (115-ФЗ) (до 05.03.2018)	8 252 млн руб.	100%	На стадии реализации	МО ГО г. Новоалтайск	Не установлено
Перинатальный центр ДАР		3 млрд. руб	33%	Реализован		Не установлено
Центр позитронно-эмиссионной томографии		1 млрд руб	40%	На стадии реализации		Не установлено
Реабилитационный центр для людей с патологией опорно-двигательного аппарата		1,5 млрд. руб.	25%	На стадии реализации		Не установлено
Искусственный пляж на водохранилище с. Павловск		50 млн. руб.	80%	Реализован		Не установлено
Строительство полигона ТБО				Поиск инвесторов		

С целью исключения проезда транзитного транспорта и усиления транспортной связности территорий агломерации постановлением Администрации Алтайского края от 12.11.2015 № 461 «Об утверждении схемы территориального планирования Барнаульской агломерации» [14] предусмотрено строительство автомобильной дороги «Обход города Барнаула». Для реализации данного проекта по результатам конкурса 20.12.2016 с АО «Институт Стройпроект», г. Санкт-Петербург, заключен контракт на разработку проектной документации на строительство автомобильной дороги «Обход г. Барнаула с мостом через р. Обь». Экспертами ФАУ «Главное управление государственной экспертизы» в декабре 2018 года выдано положительное заключение по итогам повторного рассмотрения проектной документации и результатов инженерных изысканий на строительство автомобильной дороги в обход Барнаула. Планируется, что строительство обхода начнется в 2021 году.

Автомобильная дорога «Южный обход Барнаула», протяженность которой составит 68,1 км, будет проходить по территории Первомайского, Павловского и Калманского районов Алтайского края и городского округа Барнаул. Начало трассы примыкает к автомобильной дороге регионального значения «Новосибирск — Барнаул», конец — к автодороге «Новосибирск-Бийск-государственная граница с Монголией». По ходу следования проектируемая дорога пересекает федеральные, муниципальные и подъездные дороги. Для пересечения с существующими трассами предусмотрены транспортные развязки в разных уровнях.

Новый мостовой переход включает в себя мост через главное русло протяженностью 2394,06 м и четыре моста через протоки, расположенные в пойме реки: для перехода через водные преграды проектом предусмотрено строительство мостов через реки Лосиха, Власиха, Барнаулка и Штабка, впадающих в Обь, а также мостового перехода через саму Обь.

Обход города Барнаула с мостом через р. Обь является одним из первых проектов в России, в рамках которого в «Стройпроекте» создавалась информационная модель всего объекта проектирования.

68-километровую дорогу планируют строить в три этапа.

Этап I. Строительство платного 3-го моста длиной 2,4 км. через реку Обь на участке между Змеиногорским трактом и Чуйским трактом. Вместе с ним, еще 3,3 км. мостов в пойменной зоне.

Этап II. Бесплатный участок дороги протяженностью 27 км. от Змеиногорского тракта с выходом на Павловский тракт.

Этап III. Строительство придорожной и эксплуатационной инфраструктуры.

По предварительным расчетам интенсивность движения по новому мосту через реку Обь, будет равна от 15 до 25 тыс. автомобилей в сутки

Ремонт Старого коммунального моста через реку Обь в Барнауле. Его стоимость составляет 934,7 млн рублей.

Предполагается, что ремонт затянется на три года. В 2019 году освоено пять миллионов рублей от суммы контракта, в 2020 планируется освоить 630 млн. руб., а в 2021 – еще 300 млн рублей.

Отметим, что общая длина моста с автодорожной частью составляет 1291,46 м. Сейчас его общее состояние оценивается как неудовлетворительное, предаварийное и аварийное. Ремонту подлежат ограждения безопасности, несущие конструкции опор и пролетные строения подходов эстакад, плиты проезжей части совмещенного моста. Также будет заменено дорожное покрытие, отремонтированы опоры, проложена гидроизоляция, выровнены ригели, устроено новое металлическое ограждение, перепроведены электросети, а также установлено новое уличное освещение. Кроме того, заново будет смонтирована система водоотвода.

На территории правого берега р. Обь рассматривается реализация еще одного инвестиционного проекта в рамках развития городской агломерации – строительство конгресс-центра.

Детально проработан вопрос освоения данной территории-изучено влияние нового строительства на русловые процессы и экологию. В результате, благодаря консолидации средств федерального, краевого и городского бюджетов разработан проект намыва площадки в районе Правобережного тракта на острове Помазкин. Площадь участка намыва – более 35 га. Согласно проекту, на отдельных участках необходим подъем отметок на 5 метров. Стоимость этих работ на сегодняшний день оценивается в 300 млн. руб. На данном этапе инвестор, который мог бы профинансировать затратный проект, не найден. Ведутся переговоры с потенциальными инвесторами. Стоимость строительства городского конгрессно-выставочного центра ориентировочно может составить 2,1 млрд рублей.

Также определена планировочная структура конгресс-центра в привязке к уже сформированной застройке и проекту по земляным работам. Но для создания конгресс-центра и строительства других крупных объектов на указанной территории необходима реализация еще одного масштабного инфраструктурного проекта Барнаульской агломерации – строительство системы канализования.

Вся застройка на этой территории предусматривает локальные решения вопроса водоотведения. На территории Первомайского района жителями г. Барнаула и Новоалтайска ведется строительство малоэтажного индивидуального жилья. Их население трудится как в Барнауле, так и в Новоалтайске, и в Первомайском районе. Строительство централизованной системы водоотведения решит вопросы хозяйственно-бытовых стоков для жителей этих поселков, даст стимул к их дальнейшему развитию, значительно улучшит экологическую ситуацию за счет ликвидации выгребных ям. Главное, что позволит реализация такого проекта – переход застройки г. Барнаула на правый берег р. Обь. И, как следствие, открытие нового потенциала для развития строительной отрасли и обслуживающей инфраструктуры всей Барнаульской агломерации.

Важно отметить, что это именно агломерационный проект, так как им предусматривается использование очистных сооружений г. Новоалтайска для объектов г. Барнаула на правом берегу р. Обь и развивающихся жилых поселков в

Первомайском районе. В результате строительства будут обеспечены возрастающие потребности строительных площадок в мощностях водоотведения, откроются возможности для комплексного освоения правобережной территории многоэтажными жилыми домами и соответствующей социальной инфраструктурой.

На данном этапе получены технические условия, ведется предпроектная разработка строительства коллектора, поиск потенциальных инвесторов. Ориентировочная стоимость проекта – 1 млрд. руб.

Можно выделить более двух десятков инфраструктурных проектов с применением механизмов государственно-частного партнерства, реализация которых окажет существенное влияние на уровень и качество жизни населения.

Одним из них является развитие в Барнауле медицинского кластера. Реализация этого проекта делает город интересным, в том числе и для других регионов. В этом направлении уже создана единая по агломерации служба скорой медицинской помощи, организованная через объединенную диспетчерскую службу.

Благодаря работе по такой системе удалось вполнину сократить время прибытия бригад скорой помощи к пациентам, повысить качество оказания медпомощи, а также обеспечить жителей сельских населённых пунктов специализированными медицинскими услугами.

В настоящее время на территории Барнаула за счёт средств инвесторов на основе государственно-частного партнерства ведётся строительство уникального центра позитронно-эмиссионной томографии и реабилитационного центра ортопедического профиля.

При этом проекты создания Центра позитронно-эмиссионной томографии и Центра медицинской реабилитации ортопедотравматологического профиля – проекты частных инвесторов, общей стоимостью более 1 млрд. рублей, реализуемые на принципах государственно-частного и муниципально-частного партнерства.

Реализация этих дорогостоящих объектов в ближайшем будущем позволит перейти на новый уровень и обеспечить жителей агломерации высокотехнологичной медицинской помощью.

Медицина не единственная сфера, в которой претворяются в жизнь перспективные агломерационные проекты. Успешным примером развития социальной инфраструктуры Барнаульской агломерации является строительство многофункциональной зоны отдыха на базе ДЮСШ по гребле на байдарках и каноэ им. К. Костенко. Реализация данного проекта также подразумевает участие частных инвесторов.

В большинстве своем указанные проекты относятся к области высокотехнологичной медицинской помощи, которые рассчитаны не только на жителей муниципалитетов, входящих в Барнаульскую агломерацию, но и других территорий.

Благодаря новому инструменту государственной поддержки в Алтайском крае, для указанных центров выделены земельные участки без проведения торгов. На всех стадиях реализации специалисты профильных министерств и управлений региона сопровождают проекты, совместно с органами местного самоуправления решают задачи по оптимизации административных процедур и созданию максимально комфортных условий для инвесторов.

В соответствии с долгосрочным федеральным национальным проектом «Безопасные и качественные дороги», в рамках развития городских агломераций. В 2018 году по данному проекту в пределах Барнаульской агломерации завершён ремонт 116,5 километра дорог, в том числе более 60 километров дорог местного значения (в том числе одного моста), 37 километров дорог регионального и 19,5 километра федерального значения. На эти цели направлено более 1,3 миллиарда рублей. Обновлены покрытия дорог, по которым проходят школьные маршруты. Продолжилось строительство подъездных дорог к сельским населённым пунктам и предприятиям региона: в 2018 году построили почти 20 километров автодорог к восьми селам и трём сельскохозяйственным предприятиям.

Объем работ по Барнаульской агломерации за 2019 год составил: 80 км дорог местного значения (в Барнауле и Новоалтайске), около 40 км. дорог регионального значения, 11 светофорных объектов, 8 камер фото-видео фиксации, 830 погонных метров ограждений, а также более 2000 люков и десятки км. бордюрного камня. Финансирование этого года составило 1,6 млрд. руб., в том числе 765 млн. руб. — федеральный бюджет и 681 млн. руб. — бюджет Алтайского края.

По итогам 2020 года после завершения финальных работ 83 % улично-дорожной сети Барнаульской агломерации будет приведено в нормативное состояние (в начале проекта - 43 %), а также сократится число мест концентрации ДТП и достигнет показателя 10 (в начале проекта - 60 мест).

В рамках работы над Генеральным планом г. Барнаула [12] администрацией Первомайского района, предложена площадка в малозаселённой части земель района для размещения полигона твёрдых коммунальных отходов. Предполагается при этом совместное использование полигона городом Барнаулом и частью сельских поселений Первомайского района. В 2016-2017 гг. реализован проект создания зоны отдыха на землях Павловского района. За счёт федеральных средств и средств частных инвесторов проведена очистка и дноуглубление озера в селе Павловск, намыт песок на площади 3 га. На реке Касмала в с. Павловск начал функционировать открытый после значительной реконструкции пляж. За счет расчистки береговой полосы от камышовой растительности площадь пляжа увеличена с 1,5 до 3 гектаров. Пляж стал популярным местом отдыха жителей Павловского и соседних районов, г. Барнаула. Средняя посещаемость пляжа составляет 200-300 человек в день, в самые жаркие дни лета численность отдыхающих доходила до 2 000 человек в день. В 2017 году завершены работы по строительству и внутренней отделке лыжной базы в с. Павловск. Подготовлены 24 места для размещения спортсменов при проведении учебно-тренировочных сборов и краевых соревнований; предоставляются платные услуги для жителей и гостей района. Для расширения возможностей использования базы, привлечения населения к активному отдыху и занятий спортом построена воздушная линия

электропередачи протяженностью 1,5 км для освещения лыжной трассы в темное время суток. ООО РК «Сибирь» (г. Барнаул) разрабатывается проект перспективного развития территории, прилегающей к пляжной зоне как всесезонной зоны отдыха.

Таким образом, как показал анализ вышеуказанных проектов, они направлены на развитие инженерной инфраструктуры, а также на создание объектов социального назначения. И для их всесторонней реализации нужны инвестиции. Реализация указанных проектов возможна за счет принятия на федеральном уровне соответствующей целевой программ либо за счет привлечения частных инвесторов на принципах муниципально-частного партнерства.

Проведенный анализ состояния муниципально-частного партнерства в Барнаульской агломерации и оценки уровня развития Барнаульской агломерации позволил установить, что агломерационные системы индустриально-аграрного типа позволяют повысить уровень важнейших показателей социально-экономического потенциала территории за счет концентрации отраслей производства разнообразной хозяйственной деятельности, инфраструктурных объектов, объектов здравоохранения и образования. Способствуют выравниванию социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерационной системы, за счет повышения качества предоставляемых услуг, возможностей организации более эффективной жизнедеятельности населения территорий, входящих в состав агломерационной системы. Позволяют обеспечивать устойчивые межмуниципальные связи.

Эффективным инструментом, позволяющим решать вопросы социально-экономического развития в части управления инфраструктурными объектами, и одновременно источником их финансирования на территориях агломерационных систем выступают муниципально-частные партнерства.

Общие муниципальные задачи эффективнее реализовывать совместными усилиями и при помощи консолидации ресурсов. Для развития агломерационных систем, необходимо развивать отношения между муниципальными образованиями,

входящими в состав агломерационной системы, и региональными органами власти. Ограниченные бюджеты муниципалитетов, не позволяют эффективно решать задачи, связанные с повышением уровня жизни населения или реализовывать другие социальные значимые проекты. Таким образом целесообразным является реализация муниципально-частного партнерства именно в рамках межбюджетного сотрудничества. В рамках межбюджетного взаимодействия эффект от такого сотрудничества способствует выравниванию социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерации, позволяет улучшить качество предоставляемых услуг, расширить возможности организации более эффективной жизнедеятельности населения различных территорий, входящих в агломерацию; а также обеспечивает повышение степени сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерацию посредством создания межмуниципальных объектов с распределением затрат на их содержание между отдельными муниципальными образованиями пропорционально каким-либо объективным характеристикам МО за счет сокращения расходов на содержание объектов муниципальной собственности. Органы местного самоуправления, принимая решение о реализации проекта с использованием механизма муниципально-частного партнерства, должны оценивать его в первую очередь в соответствии этим критериям. Для обоснования целесообразности использования механизма муниципально-частного партнерства в рассматриваемых муниципальными образованиями проектах, предложена методика экспресс-анализа. Проанализировав реализуемые и планируемые к реализации проекты на территории Барнаульской агломерации, направленные на развитие инженерной инфраструктуры и на создание объектов социального назначения, очевидно, что для их всесторонней реализации необходимы инвестиционные ресурсы. Успешная реализация рассматриваемых проектов возможна либо за счет принятия на федеральном уровне соответствующей целевой программы, либо за счет привлечения частных инвесторов на принципах муниципально-частного партнерства.

ГЛАВА 3 МЕХАНИЗМЫ МУНИЦИПАЛЬНО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ В АГЛОМЕРАЦИОННЫХ СИСТЕМАХ ИНДУСТРИАЛЬНО-АГРАРНОГО ТИПА

3.1 Совершенствование механизма муниципально-частного партнерства как формы территориального взаимодействия власти и бизнеса

В проектах муниципально-частного партнерства, могут быть заинтересованы как органы власти, так и частные инвесторы. Правильно организованные проекты с применением механизмов муниципально-частного партнерства, способствуют привлечению частных инвесторов в инфраструктурные проекты.

Дефицитные местные бюджеты, часто не позволяют эффективно управлять существующей социально-экономической инфраструктурой и тем более активно участвовать в создании новых объектов. При этом, актуален вопрос модернизации существующей транспортной инфраструктуры и множества социальных объектов. Возникает необходимость в новых источниках финансирования, для создания новых объектов или модернизации ранее созданных.

На данный момент складывается ситуация, в которой частные инвесторы мало инвестируют в социально-экономическую инфраструктуру. В связи с этим необходимо принимать более активные меры по привлечению инвесторов к этой области развития.

Известны исследования Всемирного Банка, в которых приводятся цифры, увеличение на 10% инвестиций в инфраструктуру могут привести к 1% росту всей экономики страны. Также упоминается оценка размера инвестиций необходимых для обеспечения нормального уровня жизни населения, они должны быть равны 4-5 % ВВП. По различным оценкам, потребность в инвестициях для объектов социально-экономической инфраструктуры в РФ равняется 18,2 трлн. руб., а отрасль водоснабжения и энергетики требует привлечения 6,1 трлн. руб. [138].

В суммарном бюджете на строительство, модернизацию и обслуживание социальной инфраструктуры размер привлеченных инвестиций измеряется от 2 до 10 % процентов, в зависимости от отрасли.

Необходимо отметить, факторы, негативно влияющие на формирование института муниципально-частного партнерства в муниципальных территориальных структурах:

- отсутствие стратегического подхода к вопросам планирования развития социально-экономической инфраструктуры в муниципалитетах;
- низкий уровень развития нормативной базы и недостаток методик в данной области;
- недостаток собственных финансовых инструментов органов власти для реализации проектов муниципально-частного партнерства;
- несовершенная конкуренция между потенциальными участниками рынка проектов муниципально-частного партнерства.

Для того, чтобы минимизировать негативные факторы, возможно применить ряд инструментов, позволяющих повысить эффективность взаимодействия муниципального публичного партнера и бизнеса:

- дополнительное субсидирование инвестиционных проектов, в том числе из регионального бюджета;
- разработка методических пояснений по вопросам применения муниципально-частного партнерства в соответствии с законодательством;
- формирование и усиление роли муниципальных (межмуниципальных) структур по вопросам инвестиционного развития;
- кластерный подход в создании и развитии объектов социально-экономической инфраструктуры;
- привлечение в качестве частного партнера для реализации проектов частных инвестиционных фондов, в том числе венчурных.
- использование механизмов лизинга при реализации механизмов муниципально-частного партнерства

Для муниципалитетов, в рамках реализации проектов с применением муниципально-частного партнерства, можно выделить следующие риски:

- риск потери контроля над муниципальной собственностью;
- возможные изменения в нормативном законодательстве;
- изменение интересов частного партнера или несоответствие целей;
- выбор недобросовестного партнера.

Для частного инвестора выделяют следующие риски:

- риски связанные с проектированием и строительством;
- финансовые риски;
- риски связанные с эксплуатацией объекта;
- риски потери потребителя (потеря спроса на услуги или товары).

Существование угрозы наступления перечисленных рисков негативно влияет на отношение между партнерами в рамках исполнения соглашения о муниципально-частном партнерстве.

Как правило, в такой ситуации, представители частного бизнеса стараются улучшить свое положение в партнерстве и стараются получить налоговые льготы, гранты, субсидии или смежные проекты, для соблюдения баланса интересов.

При соглашении о муниципально-частном партнерстве между партнерами возникают сложные взаимоотношения, в рамках которых необходимо договориться о механизмах управления и финансирования.

Можно выделить несколько направлений, которые должны стать стратегическими при взаимодействии партнеров в рамках соглашения о муниципально-частном партнерстве:

1. Рост эффективности развития социально-экономической инфраструктуры, при соблюдении следующих принципов:

- оценка и прогнозирование обеспеченности в объектах социально-экономической инфраструктуры;
- обновление и улучшение системы стратегического планирования, с помощью изменения методик целеполагания, относящихся к инфраструктуре;

- учет интересов муниципалитетов и бизнеса при формировании нормативных документов на местном, региональном и на федеральных уровнях.

2. Развитие взаимодействия частного бизнеса и муниципальной власти, как системы управления проектами муниципально-частного партнерства. Точками роста для такой системы будут:

- подготовка специалистов в области управления проектами муниципально-частного партнерства;

- создание и внедрение системы оценки эффективности проектов на основе соглашения о муниципально-частном партнерстве.

3. Важнейшим стратегическим направлением для всех участников муниципально-частного партнерства, является развитие инвестиционных механизмов относительно проектов МЧП, что увеличит количество проектов и повысит их эффективность. Здесь важно обратить внимание на следующие направления:

- вовлечение муниципальных проектов внебюджетные фонды, пенсионные фонды;

- совершенствование механизмов обеспечения муниципальных гарантий;

- увеличение доли участия частного капитала за счет обеспечения муниципальных гарантий, и уменьшения финансовых рисков;

- привлечение страховых компаний в качестве экспертов по управлению рисками и непосредственно, как страховщиков при наступлении оговоренных рисков.

4. Совершенно не развитым остается направление развития рынка частных операторов в сфере муниципально-частного партнерства. Для его развития, стоит обратить внимание на следующие аспекты:

- обеспечение защиты инвестиций в длительных проектах от изменений в налоговом законодательстве;

- развитие мер налогового мотивирования на всех уровнях власти;

- пересмотр тарифного регулирования в основных отраслях для социально-экономической инфраструктуры;
- пересмотр или отмена отраслевых ограничений на участие объектов в проектах с применением механизмов муниципально-частного партнерства.

Таким образом, органы местного самоуправления получают значимые преимущества до реализации проектов с применением муниципально-частного партнерства являются.

1. Применение инновационных методов для социально-экономического развития своих территорий, повышения уровня жизни граждан, благодаря долгосрочному характеру договорных отношений.

2. Распределение рисков между участниками проекта.

3. Уменьшение расходной части муниципальных бюджетов и перенаправление высвободившихся денежных средств на реализацию других проектов.

4. Сокращение сроков строительства инфраструктурных объектов.

5. Эффективный баланс распределения между капитальными и операционными затратами.

6. Создание новых рабочих мест и как следствие увеличение показателей занятости в муниципалитете.

Частные инвесторы также получают ряд преимуществ.

1. Гарантированное, долгосрочное развитие своего бизнеса.

2. Использование современных инновационных технологий за счет субсидий со стороны муниципалитета. В партнерстве с муниципальными органами власти, частный бизнес может получать доступ к ограниченным технологиям, что является дополнительным конкурентным преимуществом и положительно влияет на имидж предприятия.

3. Возможность использования ранее недоступных ресурсов, в том числе административных.

4. Возможность минимизировать финансовые риски, за счет муниципальных гарантий возврата инвестиций.

5. Синергетический эффект от взаимодействия с «сильным» партнером

Таким образом, перечисленные направления, возможности и принципы развития муниципально-частного партнерства усиливают позицию каждого из партнеров и позволяют получать дополнительные выгоды.

3.2 Формирование института муниципально-частного партнерства в агломерационных системах индустриально-аграрного типа (на примере Барнаульской агломерации)

Для динамичного социально-экономического развития агломерационной системы индустриально-аграрного типа большое значение приобретает межмуниципальное взаимодействие. Поскольку самостоятельно муниципалитеты не всегда в состоянии содержать и развивать объекты инженерной инфраструктуры, в силу ограниченности собственных средств. Эффективным инструментом реализации указанной проблемы может выступать привлечение частных инвесторов с помощью механизмов муниципально-частного партнерства.

Исследовав проблемное поле межмуниципального сотрудничества, можно определить типичные причины возникновения этих проблем. Для многих проблем причины являются общими, что позволяет рассматривать эти причины как типичные проблемные ситуации, выработать механизмы их разрешения, в том числе на основе существующей практики российских муниципалитетов в рамках действующего правового поля, а также сформулировать предложения по изменению действующего законодательства с целью формирования механизмов наиболее эффективного их разрешения. Рассмотрим каждую из сформулированных типичных проблемных ситуаций более подробно.

1. Получение государственных и муниципальных услуг не по месту регистрации. В Конституции Российской Федерации закреплено право граждан

свободно передвигаться по территории Российской Федерации и свобода выбора места жительства. Регистрационный учет в Российской Федерации, подразумевает под собой сбор и фиксацию данных о месте жительства и месте пребывания гражданина, а также сведения о его перемещении.

На практике регистрационный учет по месту жительства или месту пребывания часто способствует ограничению прав граждан на оказание полноценной медицинской помощи, постановке на учет транспортных средств, сдачи экзамена на право управление транспортным средством, постановке на учет в налоговом органе. Для постановки на регистрационный учет необходимо иметь договор социального найма жилого помещения или быть его собственником, или иметь договор коммерческого найма жилого помещения. Встать на регистрационный учет, арендуя жилую площадь у частного лица не всегда представляется возможным, т.к. собственники в большинстве случаев не согласны идти на такое. Опросы показывают, что более 40% опрошенных россиян не имеют возможности зарегистрироваться по месту жительства. В связи с ограничением прав граждан, проживающих вне своего места жительства, граждане вынуждены прибегать к оформлению фиктивной регистрации для приобретения прав, в которых они были ранее ограничены. Затруднения при получении услуг не по месту регистрации является типичной проблемой, ограничивающей межмуниципальное сотрудничество в таких сферах, как образование и здравоохранение.

2. Общий недостаток финансовых средств в бюджетах муниципальных образований. Одной из самых острых типичных проблем развития местного самоуправления в целом и в некоторых сферах межмуниципального сотрудничества в частности является общий недостаток финансовых средств в бюджетах муниципальных образований. Особенно заметно влияние этого фактора при попытке создания межмуниципальных объектов социальной и инженерной инфраструктуры. Анализ практики межмуниципального сотрудничества не выявил прецедентов создания межмуниципальных объектов, финансирование

строительства и содержания которых осуществлялось или осуществляется напрямую из нескольких муниципальных бюджетов. Недостаток финансовых средств в бюджетах муниципальных образований сдерживает обеспечение новых микрорайонов, возводимых в пригородных муниципалитетах, объектами социальной и дорожной инфраструктуры. Естественным решением этой типичной проблемы было бы увеличение доли муниципальных бюджетов в консолидированном бюджете страны. Ситуационным решением данной проблемы может быть лоббирование выделения дополнительных (целевых) трансфертов в бюджеты муниципальных образований из бюджетов субъектов Российской Федерации для реализации конкретных межмуниципальных проектов. Кроме того, частичным решением данной проблемы для городских агломераций было бы выделение средств на реализацию агломерационных проектов из федерального бюджета в рамках принятия государственной программы, направленной на развитие агломерационных систем. Еще одним вариантом решением проблемы общей нехватки бюджетных средств у муниципалитетов является более активное привлечение частных инвестиций для реализации межмуниципальных проектов, в том числе с применением механизмов государственно-частного партнерства.

3. Дисбалансы местных бюджетов. Типичной проблемой, сдерживающей межмуниципальное сотрудничество, является наличие существенных дисбалансов местных бюджетов. Также, как и общий недостаток финансовых средств в бюджетах муниципалитетов, дисбалансы сдерживают формирование объектов социальной и дорожной инфраструктуры во вновь образующихся пригородных районах, не позволяют создавать межмуниципальные инфраструктурные объекты, создавать комфортные условия для проживания гражданам.

Наиболее частыми причинами возникновения дисбаланса местных бюджетов можно назвать следующие:

- зачисление НДФЛ в бюджет по месту основной работы. Многие жители агломерационной системы из периферийных районов, работают в городе-ядре агломерационной системы. В соответствии с Налоговым кодексом РФ [2], НДФЛ

зачисляется в бюджет муниципального образования по месту работы. Тем самым бюджеты районов-спутников лишаются значительной доли доходов в свои бюджеты. Решить данную проблему можно за счет внесения соответствующей поправки в Налоговый кодекс РФ;

- несоответствие постоянной регистрации жителей реальной. Часть населения приобретает жилье в пригородной зоне, при этом постоянная регистрация остается городской. Что, в свою очередь, не позволяет учитывать достоверное количество жителей при принятии муниципального бюджета;

- сезонная миграция населения. С наступлением летнего периода многие жители из городов перебираются в пригородные районы, что влечет за собой пользование объектами коммунального хозяйства, которые финансируются из бюджетов соответствующих муниципальных образований.

4. Невозможность прямой консолидации бюджетов муниципальных образований одного уровня. У муниципальных образований, в соответствии с Бюджетным кодексом РФ, отсутствует возможность выделять денежные средства на развитие и содержание объектов, которые находятся в собственности другого муниципального образования.

В этой связи не представляется возможным полноценно осуществлять межмуниципальное сотрудничество по вопросам совместного содержания объектов инфраструктурных объектов.

Тем не менее, для решения некоторых вопросов, возможно консолидировать свои средства. Примером может служить содержание, обслуживание и ремонт транспортной инфраструктуры. При котором каждое муниципальное образование может поставить на баланс ту часть дороги, которая располагается в его территориальных границах и, соответственно, выделять средства на его содержание.

Также успешным примером консолидации бюджетов муниципальных образований в агломерационных системах индустриально-аграрного типа является внесение целевого взноса каждым муниципальным образованием в ассоциацию

агломерации, для формирования фонда на содержание и развитие ее территорий. По такому принципу осуществляет реализацию части проектов, относящихся к межмуниципальному значению, Барнаульская агломерация.

5. Невозможность осуществления «горизонтальных» взаиморасчетов между бюджетами разных муниципалитетов. В соответствии с Бюджетным кодексом РФ, не представляется возможным производить компенсационные выплаты гражданам за услуги в сфере образования, оздоровительного отдыха, полученные в других муниципальных образованиях, так как, было указано ранее, формирование бюджета муниципального образования осуществляется в соответствии с численностью населения данной территории.

Выход из сложившейся ситуации представляется возможным по двум сценариям:

- выплаты региональных субсидий на выравнивание обеспеченности муниципальных образований, входящих в состав агломерационной системы, которые можно направить на взаиморасчеты в рамках межмуниципального сотрудничества;

- внесение в Бюджетный кодекс РФ изменения в части возможности осуществлять трансфертные платежи между муниципальными образованиями для решения вопросов межмуниципального значения.

6. Несоответствия в области полномочий органов местного самоуправления. Часть полномочий органов местного самоуправления переходит к региональным властям. В качестве примера, можно привести изменения в сфере жилищно-коммунального хозяйства, вопросах управления земельными ресурсами и контроля тарифной политики в отношении пассажирских перевозок межмуниципального значения, вопросах здравоохранения и культуры.

Несоответствие полномочий заключается в том, что за некоторыми муниципальными образованиями закреплены полномочия по решению такого рода вопросов, за другими нет.

В соответствии с Постановлением Правительства Алтайского края, большинство вопросов в сфере здравоохранения города Барнаула находятся в ведении комитета по делам здравоохранения города Барнаула, остальные территории Барнаульской агломерации не имеют подобных структур. Полномочия по решению вопросов в данной сфере имеет Министерство здравоохранения Алтайского края.

Применяя механизмы муниципально-частного партнерства для социально-экономического развития агломерационной системы, представляется возможным повысить эффективность привлечения частного капитала для реализации проектов различных областей хозяйственной деятельности.

Для эффективной работы в рамках реализации проектов муниципально-частного партнерства, важна слаженная и ответственная работа всех участников проекта. И перед органами власти ставится серьезная задача - организовать эффективное взаимодействие партнеров.

Представляется возможным выделить основные направления развития института муниципально-частного партнерства в Барнаульской агломерации.

1. Стратегический инвестиционный план развития агломерационной системы с учетом механизмов муниципально-частного партнерства. Разработку такого плана возможно осуществлять наряду со стратегией социально-экономического развития территории,

2. Формирование базы знаний на основе практик реализации проектов с использованием механизмов муниципально-частного партнерства приведет к повышению эффективности проектов.

3. Совершенствование механизмов финансирования проектов муниципально-частного партнерства:

- вовлечение и развитие отношений между руководителями муниципальных образований и региональных или венчурных фондов.

- обеспечение государственных гарантий, для частного бизнеса участвующего в проектах муниципально-частного партнерства.

4. Обновление и дополнение нормативно-правовой базы относительно МЧП. Необходимо внести изменения в законодательство РФ о налогах и сборах, относительно особого режима налогообложения для участников проектов с применением механизмов муниципально-частного партнерства.

Инвестиционную активность частного бизнеса можно было бы поддержать предоставлением налоговых льгот.

Частному бизнесу могут быть предложены следующие льготы:

- уменьшение размера таможенных пошлин;
- использование отсрочки при уплате налогов;
- уменьшение косвенных налогов;
- развитие инвестиционного налогового кредитования;
- уменьшение сроков амортизации;
- снижение налога на дивиденды либо его полная отмена;
- возможность переноса убытков на поздние периоды, для возможности

снижения или балансировки налоговой нагрузки.

Автором предложен методический регламент применения муниципально-частного партнерства в агломерационных системах индустриально-аграрного типа, позволяющий обеспечить согласование интересов всех сторон муниципально-частного партнерства, вовлеченных в реализации межмуниципальных проектов. (рисунок 11).

Определенные стратегические направления социально-экономического развития агломерационной системы, должны определить критерии при отборе проектов для реализации с помощью механизмов муниципально-частного партнерства.

При отборе проектов важно учитывать риски, которые формируются в том числе из особенностей объекта МЧП, например, если объект является инновационным и высокотехнологичным.

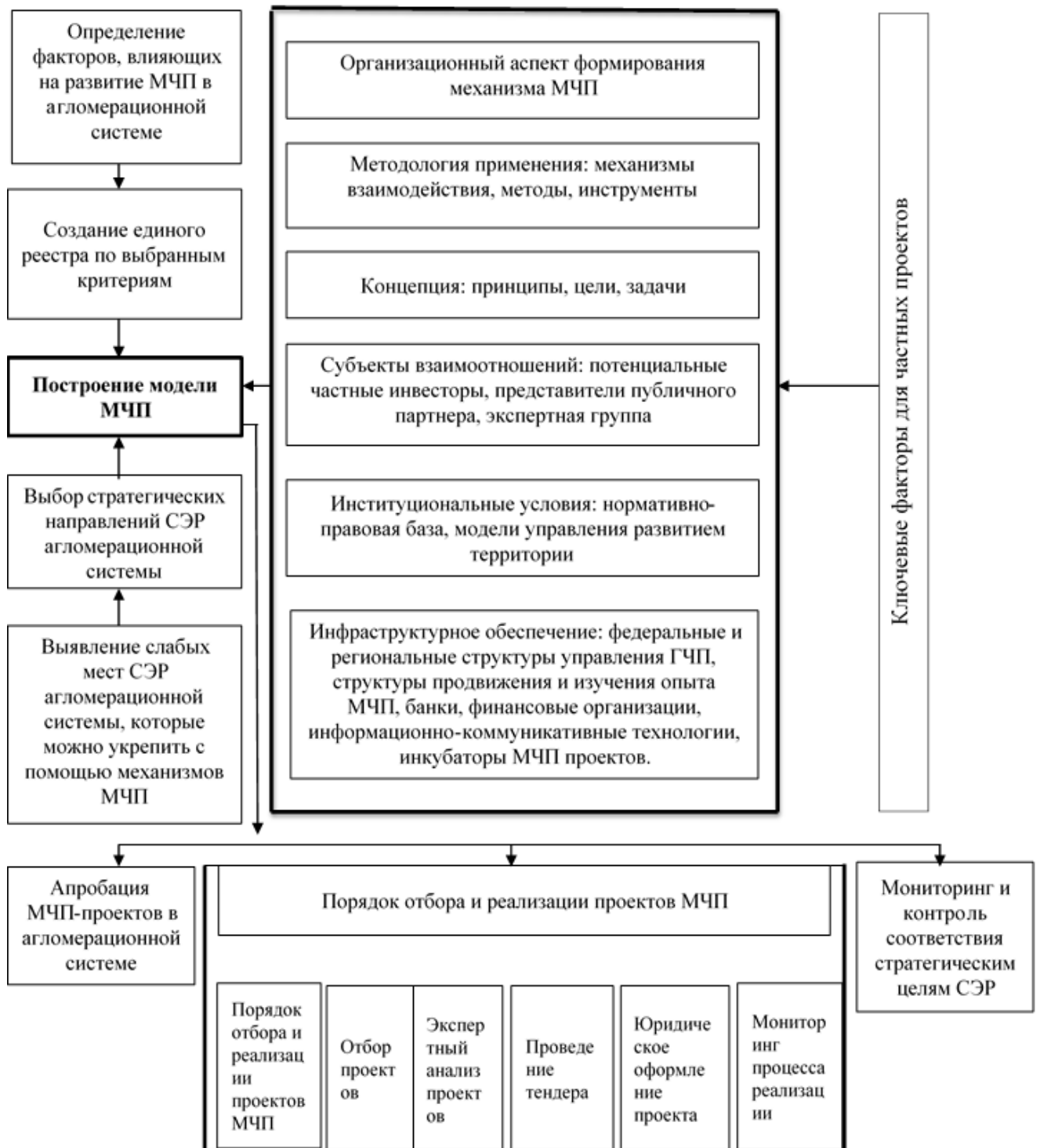


Рисунок 11 – Методический регламент МЧП в агломерационных системах индустриально-аграрного типа

Несмотря на то, что правовая база позволяет представителям частного бизнеса выступать инициаторами проектов, все же в период становления практики

применения механизмов муниципально-частного партнерства, большая часть проектов будет инициирована со стороны публичного партнера.

Частный партнер всегда будет заинтересован в приумножении денежных потоков внутри проекта и повышении его эффективности. Публичный партнер будет привержен стратегическим целям и задачам.

Успех проектов на основе муниципально-частного партнерства в агломерационных системах индустриально-аграрного типа зависит от следующих факторов:

- качество планирования проекта;
- поиск и выбор партнера;
- выработка совместных целей, обсуждение особых условий;
- сокращение управленческих и финансовых рисков;
- регламентация процессов управления;
- прозрачность и доверие в отношениях.

Перечисленные показатели позволят повысить организационную эффективность при реализации проектов с использованием механизмов муниципально-частного партнерства и оптимизировать бюджет.

Для реализации конкретного проекта на основе муниципально-частного партнерства предлагается структурировать условия для выбора оптимальной модели по следующим основаниям:

- формальные условия;
- институциональные условия;
- межбюджетное выравнивание социально-экономического развития;
- синергия взаимодействия (рисунок 12).

Положительный эффект от применения механизмов муниципально-частного партнерства достигается при совокупности использования организационного, законодательного и инвестиционных инструментов.

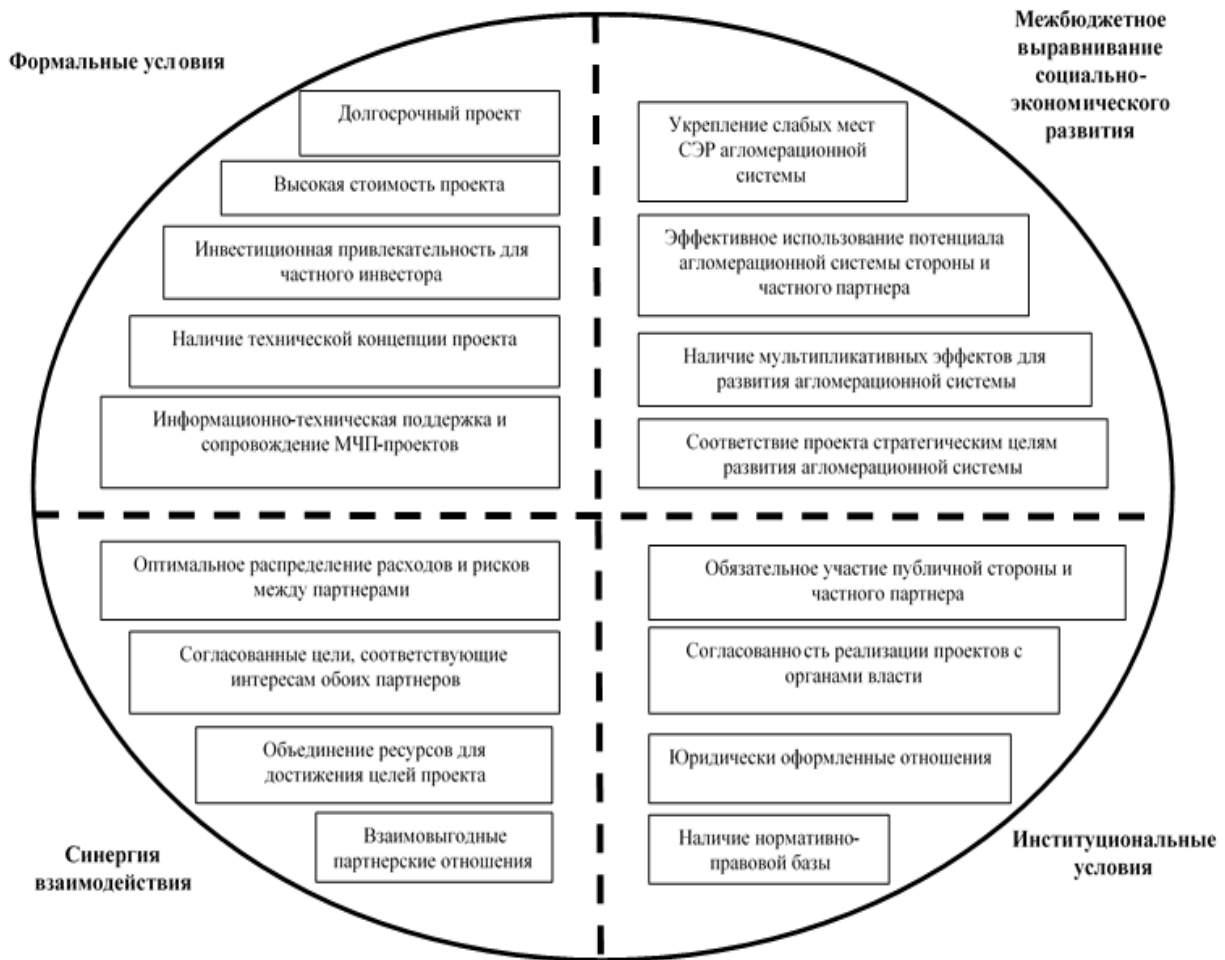


Рисунок 12 - Необходимые условия для эффективной реализации проектов на основе соглашения о муниципально-частном партнерстве в агломерационных системах индустриально-аграрного типа

Организационные инструменты позволяют учитывать интересы всех сторон на основе коммуникативного взаимодействия, мониторинга уровня территориального развития социально-экономической сферы, внесением предложений по направлениям их развития.

Инструменты нормативно-правового регулирования необходимо применять с учетом изменений в социально-экономической сфере. Необходимо своевременно вносить изменения в существующие нормативные документы муниципального уровня по части территориального развития Барнаульской агломерации, а также,

при необходимости, принимать новые, подготавливать предложения для внесения изменений в нормативные акты Алтайского края.

Инвестиционные инструменты должны обеспечить эффективное ведение бизнеса, развитие малого и среднего предпринимательства, повышение эффективности управления муниципальным имуществом на территории Барнаульской агломерации.

При этом, для создания институтов развития, технопарков, кластеров опережающего развития, промышленных парков на территории Барнаульской агломерации, важно участие агломерации в краевых и федеральных программах финансирования.

Также важно, продолжить оказание целевой государственной поддержки инвестиционным проектам в стратегически важных сферах экономики.

Использование предложенных подходов к организации муниципально-частного партнерства для реализации межмуниципальных проектов, представленных в таблице 17, обеспечит синергетический эффект в развитии отдельных муниципальных образований, входящих в состав Барнаульской агломерации, что видно из таблицы 18.

Таблица 18 – Прогнозная оценка развития Барнаульской агломерации и входящих в нее муниципальных образований с учетом реализации МЧП-проектов

Муниципальные образования (x_i)	Комплексный показатель уровня развития хозяйственной системы до реализации межмуниципальных проектов	Комплексный показатель уровня развития хозяйственной системы после реализации межмуниципальных проектов	Изменение комплексного показателя уровня развития хозяйственной системы	Изменения в социально-экономической системе, обусловившие изменение комплексного показателя уровня развития хозяйственной системы
1	2	3	4	5
г. Барнаул	0,704	0,801	0,097/13,8 %	1 уменьшение транспортной нагрузки на городскую дорожную систему 2 повышение доступности и качества медицинского обслуживания

Продолжение таблицы 18.

1	2	3	4	5
				3 повышение качества предоставляемых жилищно-коммунальных услуг 4 улучшение экологической обстановки
г. Новоалтайск	0,477	0,549	0,072/15,09 %	1 улучшение экологической обстановки 2 повышение доступности рекреационных объектов 3 повышение доступности и качества медицинского обслуживания 4 повышение качества ЖКУ 5 повышение транспортной доступности 6. повышение качества предоставляемых жилищно-коммунальных услуг
Калманский	0,306	0,367	0,061/19,93 %	1 повышение транспортной доступности 2 повышение доступности и качества медицинского обслуживания 3 улучшение экологической обстановки
Павловский	0,554	0,626	0,072/13%	1 повышение транспортной доступности 2 повышение доступности и качества медицинского обслуживания 3 повышение доступности рекреационных объектов 4 улучшение экологической обстановки
Первомайский	0,180	0,193	0,013/7,22 %	1 повышение доступности и качества медицинского обслуживания 2 повышение транспортной доступности 3 улучшение экологической обстановки
Тальменский	0,168	0,178	0,01/5,95%	1 повышение доступности и качества медицинского обслуживания 2 улучшение экологической обстановки
Субрегион – Барнаульская агломерация	0,626	0,719	0,093/14,86 %	выравнивание социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерационной системы

Таким образом, реализация инфраструктурных проектов с применением механизмов муниципально-частного партнерства позволит выровнять социально-экономические условия жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерационной системы, повысить качество предоставляемых услуг. При строительстве автомобильной дороги «Обход г. Барнаула» с третьим мостом через р. Обь повысится транспортная доступность для территорий Барнаульской агломерации, уменьшится транспортная нагрузка на дорожную сеть, и, как следствие, время затрачиваемое жителями в пути. Введение в эксплуатацию инфраструктурных объектов здравоохранения обеспечит доступность и позволит повысить качество медицинского обслуживания для населения агломерационной системы. Строительство и модернизация объектов инфраструктуры ЖКХ позволит гражданам получать более качественные услуги в данной сфере. Создание межмуниципальных полигонов ТБО благоприятно отразится на экологической обстановке муниципалитетов.

Помимо этого, при создании межмуниципальных объектов, повысится степень сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерационную систему за счет распределения затрат на их содержание между отдельными муниципальными образованиями пропорционально каким-либо его объективным характеристикам.

В ходе Подводя итог, необходимо отметить, что реализация инфраструктурных проектов будет способствовать формированию институтов муниципально-частного партнерства в агломерационных системах индустриально-аграрного типа.

При использовании механизмов муниципально-частного партнерства в агломерационных системах индустриально-аграрного типа наблюдается ряд негативных факторов (отсутствие стратегического подхода к вопросам планирования развития социально-экономической инфраструктуры в муниципалитетах, низкий уровень развития нормативной базы и недостаток методик в данной области, недостаток собственных финансовых инструментов

органов власти для реализации проектов муниципально-частного партнерства), которые возможно минимизировать не только за счет выделения дополнительных субсидий на развитие инвестиционных проектов, в том числе из регионального бюджета; разработки методических пояснений по вопросам применения муниципально-частного партнерства в соответствии с законодательством; усиления роли межмуниципального взаимодействия по вопросам инвестиционного развития; применения кластерного подхода в создании и развитии объектов социально-экономической инфраструктуры; но и за счет привлечения к реализации МЧП-проектов инвестиционных фондов.

Также были выявлены преимущества реализации инфраструктурных проектов на основе механизма муниципально-частного партнерства для муниципалитетов. К наиболее значимым относятся распределение рисков между участниками проекта; уменьшение расходной части муниципальных бюджетов; повышение уровня жизни граждан, за счет предоставления более качественных услуг; создание новых рабочих мест. И для частного партнера, который при участии в реализации МЧП-проектов получает гарантированное, долгосрочное развитие своего бизнеса; использование современных инновационных технологий за счет субсидий со стороны муниципалитета; возможность использования ранее недоступных ресурсов, в том числе административных, а также минимальные финансовые риски, за счет муниципальных гарантий возврата инвестиций.

Предложен методический регламент реализации проектов муниципально-частного партнерства в агломерационных системах индустриально-аграрного типа, позволяющий обеспечить согласование интересов публичного и частного партнеров, вовлеченных в реализацию межмуниципальных проектов. В соответствии с которым определенные стратегические направления социально-экономического развития агломерационной системы, должны определить критерии при отборе проектов для реализации с помощью механизмов муниципально-частного партнерства. Также при отборе проектов важно учитывать

риски, которые формируются в том числе из особенностей объекта, в отношении которого заключается соглашение о муниципально-частном партнерстве.

Для реализации конкретного проекта на основе муниципально-частного партнерства предлагается структурировать условия для выбора оптимальной модели по следующим основаниям: формальные, институциональные условия, межбюджетное выравнивание социально-экономического развития и синергия взаимодействия.

Использование предложенных подходов к организации муниципально-частного партнерства для реализации межмуниципальных проектов, обеспечит синергетический эффект в развитии отдельных муниципальных образований, входящих в состав Барнаульской агломерации

В целом, реализация инфраструктурных проектов с применением механизмов муниципально-частного партнерства будет способствовать формированию институтов муниципально-частного партнерства в агломерационных системах индустриально-аграрного типа, позволит выровнять социально-экономические условия жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерационной системы, повысить качество предоставляемых услуг, повысить степень сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерационную систему за счет распределения затрат на содержание межмуниципальных инфраструктурных объектов между отдельными муниципальными образованиями пропорционально каким-либо его объективным характеристикам.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В диссертационном исследовании была достигнута цель, заключающаяся в разработке методологических основ и подходов, обеспечивающих развитие агломерационных системах индустриально-аграрного типа на основе межмуниципального сотрудничества с использованием муниципально-частного партнерства.

В процессе решения поставленных задач были достигнуты следующие результаты:

1. Проведенный теоретический анализ подходов к вопросам создания агломераций показал, что при территориальном планировании учитывается в основном географический подход. Вместе с тем, с позиций экономической науки, является важным не столько подчеркивание пространственных аспектов агломераций, сколько система социально-экономических взаимоотношений, возникающих между субъектами территорий, входящих в агломерацию. В этой связи с позиций региональной экономики как экономической науки вместо термина «агломерация» предложено использовать понятие «агломерационная система». Также необходимо учитывать особенности хозяйственного уклада территорий агломерационной системы, что в свою очередь, позволит повысить социально-экономическую эффективность межмуниципального сотрудничества в рамках управления агломерационной системой.

Представлено авторское определение, с учетом различных теоретических трактовок: агломерационная система индустриально-аграрного типа - это локализованное территориальное пространство, которое представляет собой совокупность муниципальных образований вокруг одного крупного города-ядра, отличающихся хозяйственным укладом, но объединенных системой социально-экономического и инфраструктурного обслуживания и интенсивными трудовыми связями, с общим использованием прилегающих территорий и ресурсов развития. Установлено, что важной отличительной чертой агломерационных систем

индустриально-аграрного типа является различным хозяйственный уклад, входящих в ее состав территорий.

2. Установлено, что агломерационная система индустриально-аграрного типа является благоприятной средой для развития муниципально-частного партнерства, которое выступает одним из эффективных механизмов социально-экономического развития территорий, входящих в агломерационную систему, и модернизации инфраструктурных объектов. Как было выявлено в ходе диссертационного исследования, на сегодняшний день отсутствует единое понимание механизма муниципально-частного партнерства, который должен стать основой для формирования эффективной модели межбюджетного взаимодействия и выравнивания социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерационной системы, за счет модернизации имеющихся и введения в эксплуатацию новых объектов инфраструктуры.

Предложена методика оценки уровня социально-экономического развития муниципальных образований, входящих в состав агломерационной системы индустриально-аграрного типа, включающая оценку их развитости на основе рейтинговой оценки. Рейтингование территорий, входящих в состав агломерационной системы, с целью установления степени различий в их социально-экономическом развитии является основанием для поиска эффективных межмуниципальных взаимодействий с целью преодоления межмуниципальных различий в уровне социально-экономического развития отдельных территорий, входящих в состав агломераций индустриально-аграрного типа и повышения эффективности управления социально-экономическими процессами, протекающими в территориальных границах агломерационной системы индустриально-аграрного типа.

Для обеспечения социально-экономического развития агломерационных систем с территориями с разным хозяйственным укладом, что в полной мере относится и к агломерационным системам индустриально-аграрного типа необходимо оценивать динамику развития агломерационной системы не только в

целом, но и принимать во внимание внутреннюю сложность и неоднородность территорий, входящих в агломерационную систему.

3. Проведенный анализ состояния муниципально-частного партнерства в Барнаульской агломерации и оценки уровня развития Барнаульской агломерации позволил установить, что агломерационные системы индустриально-аграрного типа позволяют повысить уровень важнейших показателей социально-экономического потенциала территории за счет концентрации отраслей производства разнообразной хозяйственной деятельности, инфраструктурных объектов, объектов здравоохранения и образования. Они способствуют выравниванию социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерационной системы, за счет повышения качества предоставляемых услуг, возможностей организации более эффективной жизнедеятельности населения территорий, входящих в состав агломерационной системы. В рамках развития агломерационных систем обеспечиваются устойчивые межмуниципальные связи.

Эффективным инструментом, позволяющим решать вопросы социально-экономического развития в части управления инфраструктурными объектами, и одновременно источником их финансирования на территориях агломерационных систем выступают муниципально-частные партнерства. В рамках межбюджетного взаимодействия эффект от такого сотрудничества усиливается за счет выравнивания социально-экономических условий жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерации, улучшения качества предоставляемых услуг, расширения возможности организации более эффективной жизнедеятельности населения различных территорий, входящих в агломерацию; а также обеспечивает повышение степени сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерацию посредством создания межмуниципальных объектов с распределением затрат на их содержание между отдельными муниципальными образованиями пропорционально каким-либо объективным характеристикам муниципального образования за счет сокращения расходов на содержание

объектов муниципальной собственности. В этой связи, разработана методика экспресс-анализа целесообразности применения механизма муниципально-частного партнерства при реализации межмуниципальных инфраструктурных проектов, которая позволяет оценить соответствие критериям целесообразности применения такого рода проектов и оценить условия их реализации.

4. Определены направления реализации межмуниципальных проектов с применением механизмов муниципально-частного партнерства. При использовании такого рода механизмов в агломерационных системах индустриально-аграрного типа наблюдается ряд негативных факторов (отсутствие стратегического подхода к вопросам планирования развития социально-экономической инфраструктуры в муниципалитетах, низкий уровень развития нормативной базы и недостаток методик в данной области, недостаток собственных финансовых инструментов органов власти для реализации проектов муниципально-частного партнерства), которые возможно минимизировать за счет выделения дополнительных субсидий на развитие инвестиционных проектов, в том числе из регионального бюджета; разработки методических пояснений по вопросам применения муниципально-частного партнерства в соответствии с законодательством; усиления роли межмуниципального взаимодействия по вопросам инвестиционного развития; применения кластерного подхода в создании и развитии объектов социально-экономической инфраструктуры; привлечения к реализации МЧП-проектов инвестиционных фондов.

В ходе диссертационного исследования выявлены преимущества реализации инфраструктурных проектов на основе механизма муниципально-частного партнерства для муниципалитетов. К наиболее значимым относятся распределение рисков между участниками проекта; уменьшение расходной части муниципальных бюджетов; повышение уровня жизни граждан, за счет предоставления более качественных услуг; создание новых рабочих мест. И для частного партнера, который при участии в реализации МЧП-проектов получает гарантированное, долгосрочное развитие своего бизнеса; использование современных

инновационных технологий за счет субсидий со стороны муниципалитета; возможность использования ранее недоступных ресурсов, в том числе административных, а также минимальные финансовые риски, за счет муниципальных гарантий возврата инвестиций.

5. Предложен методический регламент реализации проектов муниципально-частного партнерства в агломерационных системах индустриально-аграрного типа, позволяющий обеспечить согласование интересов публичного и частного партнеров, вовлеченных в реализацию межмуниципальных проектов. В соответствии с которым определенные стратегические направления социально-экономического развития агломерационной системы, должны определить критерии при отборе проектов для реализации с помощью механизмов муниципально-частного партнерства. Также при отборе проектов важно учитывать риски, которые формируются в том числе из особенностей объекта, в отношении которого заключается соглашение о муниципально-частном партнерстве.

Для реализации конкретного проекта на основе муниципально-частного партнерства предлагается структурировать условия для выбора оптимальной модели по следующим основаниям: формальные, институциональные условия, межбюджетное выравнивание социально-экономического развития и синергия взаимодействия.

Дана прогнозная оценка развития Барнаульской агломерации и входящих в нее муниципальных образований с учетом реализации проектов на основе муниципально-частного партнерства. По результатам которой наблюдается синергетический эффект в развитии как отдельных муниципальных образований, входящих в состав Барнаульской агломерации, так и агломерационной системы в целом.

Практическое применение методологических основ и подходов при реализации инфраструктурных проектов с применением механизмов муниципально-частного партнерства будет способствовать формированию институтов муниципально-частного партнерства в агломерационных системах

индустриально-аграрного типа, позволит выровнять социально-экономические условия жизнедеятельности и уровня жизни населения агломерационной системы, повысить качество предоставляемых услуг, повысить степень сбалансированности бюджетов муниципальных образований, входящих в агломерационную систему за счет распределения затрат на содержание межмуниципальных инфраструктурных объектов между отдельными муниципальными образованиями пропорционально каким-либо его объективным характеристикам.

Сформированные предложения позволяют повысить эффективность применения механизмов муниципально-частного партнерства в агломерационных системах индустриально-аграрного типа.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бюджетный кодекс Российской Федерации. Принят Государственной Думой 17.07.1998 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/12754>
2. Гражданский кодекс Российской Федерации. Принят Государственной Думой 21.10.1994 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102033239>
3. Налоговый кодекс Российской Федерации. Принят Государственной Думой 16.07.1998 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102054722>
4. Проект Федерального закона "О городских агломерациях" (подготовлен Минэкономразвития России, ID проекта 01/05/09-20/00107906) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 04.09.2020) [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/189686-7>
5. О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 13.07.2017 №224-ФЗ [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&firstDoc=1&lastDoc=1&nd=102376338>
6. О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц: федеральный закон от 18.07.2011 №223-ФЗ [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/33622>
7. О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд: Федеральный закон от 05.04.2013 №44-ФЗ [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201304080023>
8. О концессионных соглашениях: Федеральный закон от 21.07.2005 №115-ФЗ [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102099032>

9. Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/39950>

10. Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года: Указ Президента РФ от 16.01.2017 №13 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/420389221>

11. О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Комплексное развитие сельских территорий»: Постановление Правительства РФ от 17 октября 2019 г. №1332 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://government.ru/docs/all/125243/>

12. Об утверждении Стратегии социально-экономического развития города Барнаула до 2025 года: решение Барнаульской городской Думы 19.12.2013 №234 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://barnaul.org/vlast/duma/decisions/2013/reshenie-234-19-12-2013-ob-utverzhdanii-strategii-sotsialno-ekonomich-razvitiya-goroda-barn/>

13. Об утверждении стратегии развития Северо-Западной зоны Алтайского края на период до 2025 г.: постановление администрации Алтайского края от 14.10.2014 №474 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/423852814>.

14. Об утверждении схемы территориального планирования Барнаульской агломерации: постановление администрации Алтайского края от 26.11.2012 №644 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://www.altaregion22.ru/upload/iblock/bcd/644_12.PDF

15. Абалкин Л.И. Размышления о долгосрочной стратегии, науке и демократии / Л.И. Абалкин // Вопросы экономики. – 2006. -№12. -С. 6-12.

16. Аблязов Т.Х., Марусин А.В. Государственно-частное партнерство как механизм развития транспортной инфраструктуры в условиях цифровой экономики / Т.Х. Аблязов, А.В. Марусин // Экономические отношения. - 2019. - Т.9. - № 2. - С. 1271-1280
17. Алаев Э.Б. Экономико-географическая терминология / Э.Б. Алаев. - Москва: Мысль, 1977. - 199 с.
18. Алпатов А. А. Государственно-частное партнерство: Механизмы реализации: учебно-методическое пособие / А. А. Алпатов, А. В. Пушкин, Р. М. Джапаридзе. — Москва: Альпина Паблицер, 2010. - 196 с. -Текст: электронный/ Лань: электронно-библиотечная система. - Режим доступа: <https://e.lanbook.com/book/32236>.
19. Анимица Е.Г. Градоведение: учеб. пособие. 4-е изд., перераб. и доп. / Е.Г. Анимица, Н.Ю. Власова – Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2010. – 417 с.
20. Баранский Н.Н. Об экономико-географическом изучении городов / Н.Н. Баранский // Экономическая география. Экономическая картография. – М.: Географгиз, 1956. – 168 с.
21. Богорад Д.И. Конструктивная география района: основы районной планировки / Д.И. Богорад. – М.: Мысль, 1965. – 406 с.
22. Бородин В.А., Гагарина Г.Ю., Голощапова И.А., Мачин К.А., Химочка В.С. Оценка уровня развития территориальной социально-экономической системы агломерационного типа (на примере Барнаульской агломерации)/ В.А. Бородин, Г.Ю. Гагарина, И.А. Голощапова, К.А. Мачин, В.С. Химочка // Вестник российского экономического университета имени Г.В. Плеханова. - 2019. - №1(103). - С.79-95
23. Бородин В.А., Гагарина Г.Ю. Экономическая интеграция регионов как механизм выравнивания и роста их потенциалов / В.А. Бородин, Г.Ю. Гагарина // Федрализм. - 2020. - № 2(98). - 76-91.

24. Бородин В.А., Голощапова И.А., Жидких А.А., Колосова Е.А., Любичкая В.А., Мачин К.А., Химочка В.С. Создание индустриально-аграрных агломерационных систем: теория и практика/ В.А. Бородин, И.А. Голощапова, А.А. Жидких, Е.А. Колосова, В.А. Любичкая, К.А. Мачин, В.С. Химочка. Монография / Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, ФГБОУ ВО «Алтайский государственный технический университет им. И.И. Ползунова». - Барнаул, 2020.- 140 с.

25. Бородин В.А., Гретченко А.И. Показатели оценки потенциала саморазвития территории / В.А. Бородин, А.И. Гретченко// Вестник российского экономического университета им. Г.В. Плеханова - 2013. -№12(66). - С. 70-74.

26. Бородин В.А., Мачин К.А. Экономический механизм интеграции и развития территорий на основе агломерационного подхода и мобильности факторов производства / В.А. Бородин, К.А. Мачин // Создание саморазвивающегося макрорегиона на основе хозяйственной агломерации. Материалы XIII Всероссийской научной конференции с международным участием. - 2017. - С. 14-26.

27. Бородин В.А., Мачин К.А., Любичкая В.А., Ерохин А.В. Оценка потенциала саморазвития региональной экономики и повышение ее эффективности на основе интеграции территорий в рамках макрорегиональной агломерации / В.А. Бородин, К.А. Мачин, В.А. Любичкая, А.В. Ерохин // Вопросы региональной экономики. - 2017. - №3(32). -С.18-25.

28. Бородин В.А. Повышение потенциала саморазвития регионов Сибирского федерального округа / В.А. Бородин // Экономика региона. – 2012. – № 1 (29). –С. 83-89

29. Бочко В.С. Интегративное стратегическое развитие территорий (Теория и методология) / В.С. Бочко. – Екатеринбург: Изд-во ИЭ УрО РАН, 2010. – 316 с. 70.

30. Браде И., Перцик Е.Н., Питерский Д.С. Районная планировка и разработка схем расселения / И.Браде, Е.Н. Перцик, Д.С. Питерский. - Москва: Международные отношения, 2000. - 136 с.
31. Варнавский В.Г., Вдовин И.А., Баженов А.В. Государственно-частное партнерство: теория и практика: учебное пособие / В.Г. Варнавский, И.А. Вдовин, А.В. Баженов. - Москва: Издательство дом Государственного университета - Высшей школы экономики, 2010. - 514 с.
32. Велицкая А.В. Государственно-частное партнерство: теория и практика: учебное пособие / А.В. Велицкая, А. В. Клименко, В. А. Королёв. — Москва: Высшая школа экономики, 2010. — 287с. - Текст: электронный / Лань: электронно-библиотечная система. - Режим доступа: <https://e.lanbook.com/book/65986>
33. Вебер А. Теория размещения промышленности / А. Вебер. – М.: Книга, 1926. – 228 с. 71. Владимиров, В.В. Расселение и окружающая среда / В.В. Владимиров. – М.: Стройиздат, 1982. – 252 с. 72. Волчкова, И.В. Теория и практика управления развитием агломераций: монография / И.В. Волчкова, Н.Н. Минаев. – Томск : Изд-во Том. гос. архит.-строит. ун-та, 2014. – 234 с.
34. Вишневский А.Г. Понятие и границы городских агломераций / А.Г. Вишневский // Градостроительство. Вопросы расселения. – Киев, «Будівельник», 1966. – С. 26-37.
35. Волчкова И.В. Теоретические и практические подходы к исследованию процессов формирования городских агломераций / И.В. Волчкова // Региональная экономика: теория и практика. - 2013. - №29. - С.53-59
36. Гапоненко А.Л. Стратегия социально-экономического развития: страна, регион, город / А.Л. Гапоненко. - Москва:РАГС, 2001. - 223с.
37. Гарнов А.А., Химочка В.С., Голощапова И.А., Робец Д.С. Методика оценки и расчет уровня развития городских агломераций (на материалах Барнаульской агломерации) / А.А. Гарнов, В.С. Химочка, И.А. Голощапова, Д.С.

Робец // Научные исследования и разработки. Экономика фирмы. – 2020. – Т.9. - №2. – С.51-58.

38. Гершанок Г.А., Мингалева Ж.А. Устойчивое развитие региона: инновации, экономическая безопасность, конкурентоспособность / Г.А. Гершанок, Ж.А. Мингаева // Экономика региона. - 2012. - № 3(31). - С.32–37.

39. Гитман Л.Дж., Джонк М.Д. Основы инвестирования / Л.Дж. Гитман, М.Д. Джонк. - Москва: Дело, 1997. - 1008 с.

40. Голомазова Т.Н. Линейный город как способ формирования социального пространства / Т.Н. Голомазова. [Электронный ресурс] // Сборник научно-популярных статей для специалистов городского хозяйства. – 2016. Режим доступа: <http://mf.mgsu.ru/organizations/RealizDogovorov/realizatsiya-2009/2009-4-polnye-form-goroskogo-prostr-polnaya.pdf>

41. Голощапова И.А. Промышленная политика инновационно развивающейся территории: монография / И. А. Голощапова, В. А. Бородин; Алтайский государственный технический университет им. И.И. Ползунова. – Барнаул: Издательство АлтГТУ, 2014. – 185 с.

42. Горяченко Е.Е. Городские агломерации в Сибири: методологические основы диагностики / Е.Е. Горяченко, К.В. Малов, Н.Л. Мосиенко // Региональная экономическая политика субъекта федерации: принципы, формы и методы реализации; под ред. ред. А.С. Новоселова. – Новосибирск: Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, 2010. – 519 с. 76. Гранберг, А.Г. Основы региональной экономики / А.Г. Гранберг. – М.: ГУ ВШЭ, 2006.–494 с.

43. Государственно-частное партнерство: Механизмы реализации / А. А. Алпатов, А. В. Пушкин, Р. М. Джапаридзе / учебное пособие. — Москва: Альпина Паблшерз, 2010. - 196 с.

44. Горяченко Е.Е. Социальные проблемы в экономическом пространстве мегаполиса / Е.Е. Горяченко // Мировая экономика и международные отношения. - 2016. -Т. 60. -№ 10. - С. 62–72.

45. Гранберг А.Г. Стратегия территориального социально-экономического развития России: от идеи к реализации / А.Г. Гранберг // Вопросы экономики. - 2001. - №9. - С.12-28.

46. Гринчель Б.М. Измерение динамики агломерационных процессов в региональной экономике / Б.М. Гринчель, А.А. Антонова // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2013. – №5(23). – С. 79-90.

47. Дмитриев А.В. Город как сфера социально-экономической деятельности / А.В. Дмитриев, Т.А. Верещагина // Управление сбалансированным развитием территориальных систем: вопросы теории и практики / Ред. кол.: Академик А.И. Татаркин (руководитель), д.э.н., проф. А.Ю. Даванков, д.э.н., доц. Г.Н. Пряхин, д.э.н., проф. В.В. Седов, к.э.н., проф. А.Ю. Шумаков. – Челябинск: ЧелГУ, 2016. – 295 с. – С. 104-118.

48. Давидович В.Г. Расселение в пригородных зонах (количественные закономерности) / В.Г. Давидович // Вопросы географии. - сборник 87. Расселение в пригородных зонах. – Москва: Мысль, 1971. – С. 5-43.

49. Декларация о городах и других населенных пунктах. Принята резолюцией S-25/2 специальной сессии Генеральной Ассамблеи от 9 июня 2001 года. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/habitatdec.shtml

50. Дербина Е.С. Частно-государственное партнерство: опыт зарубежных стран и перспективы для России / Е.С. Дербина [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.moluch.ru/conf/econ/archive/131/6825>

51. Дерябина М.А. Государственно-частное партнерство: теория и практика /М.А. Дерябина // Вопросы экономики. - 2018. - №8. - С.61–77.

52. Диканский М.Г. Проблемы современных городов/ М.Г. Диканский. – Москва: Вопросы труда, 1926. – 91 с.

53. Доклад о мировом развитии «Новый взгляд на экономическую географию». [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <file:///C:/Users/User/Downloads/WDR%202009%20-%20Russian.pdf>

54. Дубровин П.И. Агломерация городов (генезис, экономика, морфология) / П.И. Дубровин // Вопросы географии. - 1959. - №45. – С. 34
55. Дынин Е.А. Риски бизнеса в государственно-частном партнерстве / Е.А. Дынин // Общество и экономика. - 2007. - №5–6. - С.35–49.
56. Еганян А. Инвестиции в инфраструктуру: Деньги, проекты, интересы. ГЧП, концессии, проектное финансирование / А.Еганян. - Москва: Альпина, 2015. - 225с.
57. Емец М.И. Сравнительный анализ инструментов региональной политики РФ: особые экономические зоны, зоны территориального развития и территории опережающего социально-экономического развития / М.И. Емец, А.С. Пургин [Электронный ресурс] // «ЭГО: Экономика. Государство. Общество». – 2015. – №4 (23). – Режим доступа: <http://ego.uara.ru/en/issue/2015/04/22/>.
58. Зверев А.А. Технополис - приоритетная форма территориальной организации производства и привлечения инвестиционных ресурсов в районы Севера России/ А.А. Зверев // Север в экономике России. - 1998. - №4. - С. 33-48.
59. Захарова Ж.А. Привлечение инвестиций в инфраструктуру региона: механизм концессионных соглашений. – Владимир: Изд-во: Владимирский филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», 2014. - 176 с.
60. Захарченко Р.Л. Пол Кругман: нобелевский лауреат, теоретик международной торговли и экономической географии / Р.Л. Захарченко // Экономический журнал ВШЭ.– 2009. – №1. – С.130-137.
61. Зубаревич Н.В. Пятнистая Россия: агломерации и периферия / Н.В. Зубаревич [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.liberal.ru/articles/5787>.

62. Зубаревич Н.В. Агломерационный эффект или административный угар? / Н.В. Зубаревич // Журнал «Российское экспертное обозрение». Центр стратегических разработок «Северо-Запад». – 2007. – №4–5 (22). – С.11-13.

63. Игнатова О.А. Роль территориального планирования в социально-экономическом развитии муниципальных образований / О.А. Игнатова // География и природные ресурсы. – 2011. – № 1. – С. 143-149.

64. Ижгузина Н.Р. Концептуальные аспекты понятия «городская агломерация»: актуальные тенденции / Н.Р. Ижгузина // Перспективы науки. – 2014. - № 6(57). – С. 25-34.

65. Ижгузина Н.Р. Подходы к делимитации городских агломераций / Н.Р. Ижгузина // Дискуссия. – 2014. – № 9 (50). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://journal-discussion.ru/issue.php?id=50>.

66. Кабашкин А.В. Взаимодействие органов власти и частного бизнеса в контексте привлечения инвестиционных ресурсов / А.В. Кабашкин // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2014. – № 10. – С. 89-93.

67. Козлова О.А. Методический инструментарий оценки влияния пространственной локализации на миграционные процессы в регионе / О.А. Козлова, М.Н. Макарова, А.Н. Третьяк // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 5. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=14513>.

68. Коломак Е.А. Исследование агломерационных процессов на территории Новосибирской области / Е.А. Коломак, И.Е. Трубехина // Регион. Экономика и социология. – 2013. – № 3 (79). – С. 239-259.

69. Колясников В.А. Развитие понятия «городская агломерация» / В.А. Колясников // Академический вестник УралНИИПроект РААСН. – 2015. – №2. – С. 10-15.

70. Концепция оценки уровня развития городских агломераций. Фонд «Институт экономики города». Москва: 2016 [Электронный ресурс]. - Режим

доступа: http://www.urbanecomomics.ru/sites/default/files/koncepciya_ocenki_urovnya_razvitiya_gorodskih_aglomeracij_13.01.17.pdf

71. Королева Е.Н., Мищенко В.В. Некоторые подходы к расчету индекса качества городской среды / Е.Н. Королева, В.В. Мищенко // Экономика. Профессия. Бизнес. - 2020. - № 4. - С.61-66

72. Кочеткова С.А. Государственно-частное партнерство: учебное пособие. – Москва: Издательский дом Академии Естествознания, 2016. – 174 с.

73. Куницкая О.М. Понятие и правовые формы государственно-частного партнерства, основанного на осуществлении инвестиций / О.М. Куницкая; Белорусский государственный университет. – Минск: Право и экономика, 2015. – 277 с.

74. Лаппо Г. М, Полян П.М., Селиванова Т.Г. Агломерации России в XXI веке / Г.М. Лаппо, П.М. Полян, Т.Г. Селиванова // Вестник Фонда регионального развития Иркутской области. -2007. - № 1. - С. 45–52.

75. Лаппо Г.М. География городов: учеб. пособие для геогр. фак. вузов / Г.М. Лаппо. – Москва: ВЛАДОС, 1997. – 478 с.

76. Лаппо Г.М. Города на пути в будущее / Г.М. Лаппо. – Москва: Мысль, 1987. – 236 с.

77. Лаппо Г.М. Развитие городских агломераций в СССР/ Г.М. Лаппо. – Москва: Наука, 1978. – 152 с.

78. Левицкая Е.А. Аренда и концессия как формы публично-частного партнерства в управлении коммунальным имуществом муниципальных образований / Е.А. Левицкая // Юрист. - 2007.- №9. - С.17–20.

79. Лексин В.Н. Проблемы и перспективы использования проектного подхода в управлении развитием российской Арктики / В.Н. Лексин, Б.Н. Порфирьев // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). – 2015. – Т. 6. – № 4-1 (24). – С. 10-18.

80. Леш А. Географическое размещение хозяйства / А. Леш. – Москва: Изд-во иностр. литературы, 1959. – 455 с.

81. Листенгурт Ф.М. Генеральная схема расселения на территории СССР на период до 1980 г. и прогнозы систем расселения на период до 1990-2000 гг. / Гос. ком. по гражд. стр-ву и архитектуре при Госстрое СССР. Центр. науч.-исслед. и проектный ин-т по градостроительству (ЦНИИП градостроительства). – Москва: ЦНИИП градостроительства, 1976. – 78 с.

82. Любинин Д.С. Партнерство государства и бизнеса: о необходимости, сущности и формах / Д.С. Любинин // Российский экономический журнал. 2007. - № 9. - С.48–49.

83. Малышев Е.А. Взаимодействие бизнеса и государства в условиях экономического кризиса / Е.А. Малышев // Российское предпринимательство. - 2014. - № 3 (249). - С. 69-77.

84. Мартьянов В.М. Сети и иерархии городов в глобальном мире: модернизационный потенциал и пределы экспансии / В.М.Мартьянов // Мировая экономика и международные отношения. - 2017. - Т. 61. - № 6. - С. 57–66.

85. Маршалл А. Принципы экономической науки. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.library.fa.ru/files/Marshall.pdf>

86. Мельникова Л.В. Размеры городов, эффективность и экономический рост / Л.В. Мельникова // ЭКО. - 2017. - № 7. - С. 5–19.

87. Мерзлов И.Ю. Государственно-частное партнерство и конкурентоспособность экономики: региональный аспект / И.Ю. Мерзлов Пермь: ПГУ, 2015. - 326 с.

88. Мерзлов И.Ю. Подходы к структурированию проектов государственно-частного партнерства / И.Ю. Мерзлов // Вопросы регулирования экономики. - 2014. - Т.5. - №1. - С.77-87.

89. Мищенко В.В., Лякишева В. Г., Бочкарева Е.А. О некоторых правовых, организационных и социально-экономических аспектах повышения эффективности деятельности органов местного самоуправления / В.В. Мищенко, В.Г. Лякишева, Е.А. Бочкарева // Известия Алтайского государственного университета. 2016. № 3 (91). С. 126-132.

90. Мищенко, В.В., Мищенко, И.В. Городские агломерации: формирование и перспективы развития (на примере Барнаульской агломерации) / В.В. Мищенко, И.В. Мищенко // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. – 2015. – Т.8. №5 (43). – С. 68-79.

91. Наземцева Ю.Ю., Троцкий А.Я. Исследование и регулирование пространственного развития экономики региона / Ю.Ю. Наземцева, А.Я. Троцкий. - учебное пособие. Барнаул: издательство Алтайский государственный технический университет им. И.И. Ползунова. - 2019. - 78 с.

92. Национальная ассоциация концессионеров и долгосрочных инвесторов в инфраструктуру [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.investinfra.ru/gchp-kontsessii-i-investitsii/>

93. Носков С.Ю. Государственно-частное партнерство в системе муниципального хозяйства Европы / С.Ю. Носков // Федерализм: региональное и местное самоуправление. 2010. - № 2. - С. 99–101.

94. О’Салливан А. Экономика города / А. О’Салливан. – 4-е изд. / пер. с англ. – М.: ИНФРА-М, 2002. – 706 с.

95. Основные показатели социально-экономического развития муниципальных образований// Управление Федеральной службы государственной статистики по Алтайскому краю и Республике Алтай. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://akstat.gks.ru/>

96. Павлов Ю.В. Исследование влияния институциональных факторов на выбор модели управления городской агломерацией / Ю.В. Павлов, Е.Н. Королева// Региональное развитие. – 2015. – № 4(8). [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://regrazvitie.ru/issledovanie-vliyaniya-institutsionalnyh-faktorov-navybor-modeli-upravleniya-gorodskoj-aglomeratsiej/>

97. Павлов Ю.В. Методический подход к выбору оптимальной модели управления городской агломерацией на основании свойств объекта управления / Ю.В. Павлов // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. – 2017. - №4(84). – С.52-72.

98. Перцик Е.Н. Города мира. География мировой урбанизации / Е.Н. Перцик. – Москва: Международные отношения, 1999. – 382 с.
99. Перцик Е.Н. Крупные городские агломерации: развитие, проблемы проектирования // Проблемы развития агломераций России / Е.Н. Перцик. – Москва: Красанд, 2009. – 192 с.
100. Петров Н.В. Городские агломерации: состав, подходы к делимитации / Е.Н. Перцик // Проблемы территориальной организации пространства и расселения в урбанизированных районах. – Свердловск, 1988. – 478 с.
101. Пивоваров Ю.Л. Основы геоурбанистики: урбанизация и городские системы / Ю.Л. Пивоваров. – М.: Гуманитар. изд. центр «Владос», 1999. – 315 с.
102. Подопригора Ю.В., Волчкова И.В., Уфимцева Е.В. Управление агломерационными процессами в России: содержание и специфика / Ю.В. Подопригора, И.В. Волчкова, Е.В. Уфимцева. [Электронный ресурс] // Вопросы управления. - 2015. - №6 (18). - С.48-57.
103. Полян П.М. Методика выделения и анализа опорного каркаса расселения: Ч. 1 / ответственный редактор Г. М. Лаппо. – Москва: Ин-т географии АН СССР, 1988. – 220 с.
104. Портер М. Конкурентная стратегия: методика анализа отраслей и конкурентов / М. Портер. - Москва: Альпина Бизнес. - 2005. - 454 с.
105. Проведение научных исследований и разработка программы устойчивого развития сельских поселений на основе зонирования территорий Алтайского края: отчет. - ФГОУ ВПО РГАУ-МСХА им. К.А. Тимирязева. - Москва, 2009. - 123 с.
106. Пузанов А., Попов Р. Подходы к оценке развитости городских агломераций. Институт экономики города/ А. Пузанов, Р. Попов [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.urbanomics.ru/research/project/metodika_agl
107. Пышминцева О.А. К вопросу пространственного воздействия агломераций на миграционный поток населения / О.А. Пышминцева, М.Н. Макарова // Институты развития демографической системы общества: сборник

материалов V Уральского демографического форума с международным участием / под редакцией А.И. Татаркина, А.И. Кузьмина. – Екатеринбург: Институт экономики Уральского отделения РАН, 2014. – 517с.

108. Робец Д.С. Концессия как вид государственно-частного партнерства на территории Алтайского края /Д.С. Робец // Создание саморазвивающегося макрорегиона на основе хозяйственной агломерации. Материалы XIII Всероссийской научной конференции с международным участием. - 2017. - С. 299-310.

109. Робец Д.С. Методы оценки эффективности использования социально-экономического потенциала агломераций (на материалах Барнаульской агломерации) /Д.С. Робец // Социально-экономическая политика страны и сибирского региона в условиях цифровой экономики. Материалы XI международной научно-практической конференции, посвященной 100-летию Финуниверситета. - 2019. - С. 161-165.

110. Робец Д.С. Проблемы реализации полномочий органами местного самоуправления в Российской Федерации / Д.С. Робец // Вестник алтайской науки. – 2014. - №2-3.

111. Робец Д.С. Проблемы эффективного использования муниципального имущества / Д.С. Робец // Вестник алтайской науки. – 2013. - №3. – С. 120-122.

112. Робец Д.С. Создание агломерации как способ повышения эффективности социально-экономического развития территорий (на материалах Барнаульской агломерации) /Д.С. Робец // Экономика устойчивого развития. – 2018. - №2 (34). – С. 249-255.

113. Робец Д.С. Теоретические подходы к созданию пространственной агломерации: анализ зарубежного опыта / Д.С. Робец // Экономика устойчивого развития. – 2018. - №3 (35). – С. 97-102.

114. Робец Д.С., Бородин В.А. Межбюджетные отношения в Российской Федерации: исторический аспект и современность / Д.С. Робец, В.А. Бородин // Вестник алтайской науки. – 2015. - №3-4. – С. 52-58.

115. Рекомендации и подведение итогов развитости инвестиционных форм взаимодействия. Доклад международной организации статистического исследования. – Брошюра. – 78 с.

116. Романькова Г.В. Вопросы взаимодействия власти и бизнеса на современном этапе / Г.В. Романькова // Наука и экономика. – 2019. -№5. – С.58-63

117. Романова А.Ю. Трансформация идеи: от «идеального города» к «городу будущего» / А.Ю. Романова. [Электронный ресурс] // ARCHITECTURE AND MODERN INFORMATION TECHNOLOGIES. – 2015. - №1(30). Режим доступа: <http://www.marhi.ru/AMIT/2015/1kvart15/romanova/romanova.pdf>

118. Сабына Е.Н. Проблемы формирования единой системы оценки эффективности деятельности муниципальных образований / Е.Н. Сабына // Известия Алтайского государственного университета. - 2009. - № 2. - С. 177-181.

119. Сазонов С.П., Мордвинцев А.И., Махонина У.С. Повышение эффективности управления рисками в государственно-частном партнерстве при реализации проектов социального инвестирования / С.П. Сазонов, А.И. Мордвинцев, У.С. Махонина // Региональная экономика: теория и практика. - 2013. - № 38 (317). - С.11-19.

120. Семенов-Тян-Шанский В. П. Район и страна / В. П. Семенов-Тян-Шанский. — Москва: Издательство Юрайт, 2019. — 276 с.

121. Салихов Х.М., Селезнев П.Л. Подходы к исследованию структуры городских агломераций / Х.М. Салихов, П.Л. Селезнев [Электронный ресурс] // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ». - 2017. - Том 9, - №1 Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/12TVN117.pdf>

122. Союз российских городов АСЭРА. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.urg.ru/node/122>

123. Спектор А.А. Правовое регулирование инвестиционной деятельности в сфере концессионных соглашений / А.А. Спектор // Право и государство: теория и практика. - 2011. - №10(83). - С.94-101

124. Суспицын С.А. Пространственные трансформации экономики России в контрастных сценариях ее развития: постановка проблемы и эмпирические оценки / С.А. Суспицын // Регион: Экономика и Социология. – 2006. – № 1. – С. 51-71.

125. Тажитдинов И.А. Методологические основы изучения сущности и способов организации внутрирегиональных территориальных социально-экономических систем / А.Г. Атаева, И.А. Тажитдинов // Современные проблемы науки и образования. – 2012. – № 6. – С. 450.

126. Тажитдинов И.А. Проблемы ресурсных взаимоотношений в системе «регион – субрегион – муниципальное образование» / И.А. Тажитдинов // Вестник Томского государственного университета. – 2013. – № 368. – С. 115-118.

127. Татаркин А. И. Развитие экономического пространства регионов России на основе кластерных принципов / А.И. Татаркин // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. - Вологда: ИСЭРТ РАН, 2012. - Вып. 3 (21). - С. 5-12.

128. Татаркин А.И. Рыночная модель управления пространственным развитием Российской Федерации / А.И. Татаркин // Вестник Института экономики Российской академии наук. – 2013. – № 1. – С. 55-75.

129. Терборн Йоран. Как понять города: современный кризис и идея городов без государства / Йоран Терборн // Журнал социологии и социальной антропологии. – 2013. - Т.16. -№1. – С.20-40

130. Товбенко М.В., Осик Ю.И. Современные экономические теории в трудах нобелиантов / М.В. Товбенко, Ю.И. Осик. [Электронный ресурс]. Изд-во Академия Естествознания. 2011. - Режим доступа: <https://monographies.ru/en/book/view?id=129>

131. Трансформационные процессы и формирование конкурентных преимуществ в Алтайском крае / Троицкий А.Я., Родионова Л.В., Сергиенко А.М. и др. / под ред. А.Я. Троицкого. – Новосибирск : ИЭОПП СО РАН, 2017. – 424 с.

132. Трунова Н.А. Совершенствование методических подходов к анализу и оценке факторов, влияющих на развитие городских агломераций / Н.А. Трунова // Экономические науки. – 2011. – № 3. – С. 205-208.

133. Уляева А.Г. Анализ влияния агломерационных процессов на трансформацию экономического пространства регионов / А.Г. Уляева // Инновационные технологии управления социально-экономическим развитием регионов России: Материалы VIII Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. В 2-х частях. – Уфа: ИСЭИ УНЦ РАН, - 2016. – С. 29-36.

134. Хорев Б.С. Проблемы городов (экономико-географическое исследование городского расселения в СССР) / Б.С. Хорев. – Москва: Мысль, 1971. – 413 с.

135. Химочка В.С. Формирование оптимальной модели пространственного развития Барнаульской агломерации / В.С. Химочка // Экономика. Профессия. Бизнес. - 2019. - №2. - С.93-98.

136. Швецов А.Н. Поляризация урбанистического пространства: особенности российского процесса в контексте мировых тенденций / А.Н. Швецов // Регионалистика. - 2017. - Т. 4. - № 5. - С. 20–34.

137. Швецов А.Н. Роль государства в преобразовании социально-экономического пространства при помощи механизмов взаимодействия с частным сектором / А.Н. Швецов // Пространственная экономика. – 2015. – № 1. – С. 38-61.

138. Шевченко Е.А. Муниципально-частное партнерство как механизм обеспечения экономического развития муниципальных образований / Е.А. Шевченко // Вестник АПК Ставрополя. 2012. - №4(8). - С.96-98.

139. Учида К. Формирование городских агломераций: методики оценки развития/ К. Учида, Э.Нельсон // Архитектура, градостроительство и дизайн. -2015. -№ 4(4). -С. 16-23.

140. Attracting Investors to African Public-Private Partnerships. A Project Preparation Guide. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2588/461310revised017808213773070Revised.pdf?sequence=1>
141. Aschauer D. A. Is Public Expenditure Productive? // Journal of Monetary Economies. 1989. - № 23. - P. 177–200.
142. Aschauer D.A. Infrastructure and Macro-economic Performance: Direct and Indirect Effects, Investment, Productivity and Employment. Paris: OECD, 1995. - 78 p.
143. Asian Development Bank, Public-Private Partnership (PPP). Handbook. Manila, 2008.
144. Christaller W. Die Zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomischgeographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Vorbereitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen / W. Christaller. – Jena, 1933.
145. Dzakhmisheva I.S., Titova O.V., Robets D.S. Technological Infrastructure of the «Green» Digital Economy: Measurement and Management Methodology / I.S. Dzakhmisheva, O.V. Titova, D.S. Robets // Scientific and Technical Revolution: Yesterday, Today and Tomorrow. Ser. «Lecture Notes in Networks and Systems». - 2020. - C. 1420-1430.
146. Friedmann J. World city formation: an agenda for research and action / J. Friedmann, R. Fiani // International Journal of Urban and Regional Research. – 1982. – №3. – P. 309-344.
147. Fujita M. The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade / M. Fujita, P. Krugman, A.J. Venables. – The MIT Press, 1999. – 367 p
148. Kraynik V.L., Melekhova K.A., Robets D.S. Unique Social Institutes of a Multicultural Region and Means of Their State Management / V.L. Kraynik, K.A. Melekhova, D.S. Robets // Public Administration and Regional Management in Russia. Challenges and Prospects in a Multicultural Region. Ser. «Contributions to Economics» Switzerland, - 2020. - C. 187-194.

149. Marshall A. Principles of Economics. 8th edition / A. Marshall. – London: Macmillan and Co, 1920. – 446 p.
150. Mumford L. The City in History / L. Mumford. – New York: Harcourt, Brace & World, 1961. – 512 p.
151. Delmon Dg. The culture of the cities / Dg.Delmon. – New York, Harcourt, Brace & World, 1961. – 566 p.
152. Oxford Dictionary of Geography. Agglomeration – URL: <http://www.answers.com/topic/agglomeration>.
153. Mour T. Economic space: theory and applications / T. Mour // Quarterly Journal of Economics. – 1950. – V. 64. – P. 89-104.
154. Robert-Nicoud F. Offshoring of routine tasks and (de)industrialisation: threat or opportunity – and for whom / F. Robert-Nicoud // Journal of Urban Economics. – 2008. – Vol. 63. – Issue 2. – P. 517-535.
155. Samuels W. (Ed.) Economy as a System of Power. – New Brunswick: Transaction Publishers, 1989. – 256 p.
156. Guver E. Diagrammatic Exposition of a Theory of Public Expenditure/ E.Guver // Review of Economics and Statistics. - 1955. - Vol.37. - № 4.– P.–350
157. Shirley M. M. Institutions and Development.// Handbook of New Institutional Economics. — Springer: Netherlands. — 2005. — p. 611–638
158. World Bank (2008) The World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography. – Washington D.C.: World Bank. – URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/5991>.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Показатели развития Барнаульской агломерации

Показатели	Ед. изм.	Муниципальные образования в составе агломерации				Муниципальные образования, заключившие соглашение о сотрудничестве		Значение показателя по Алтайскому краю
		г. Барнаул	г. Новоалтайск	Первомайский район	Павловский район	Тальменский район	Калманский район	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
I. Общие показатели								
Площадь территории	Га	94000	7494	359602	220301	391376	181894	16799600
Численность постоянного населения	чел.	696378	73439	54256	40297	46430	12920	2350080
Естественный прирост (+), убыль (-)	чел.	+395	-173	-234	-173	-209	-94	-7541
Миграционный прирост (+), убыль (-)	чел.	-2074	-100	+736	-257	+42	-165	-8059
Миграционный прирост (+), убыль (-) на 1000 чел.	чел.	-3,0	-1,4	13,6	-6,4	0,9	-12,8	-3,4
Плотность населения	чел. / кв.км	740,8	979,2	15,1	18,3	11,9	7,1	14,0
Численность пенсионеров	чел.	197264	39458	н.д.	13944	15090	4880	762092

Продолжение Приложения А.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Средний размер назначенных пенсий	руб./мес.	13238	12291	н.д.	11905	11657	11443	12252
Коэффициент демографической нагрузки на 1000 чел.	чел.	710,8	820,2	888,1	962,8	918,7	1027,6	862,3
Ввод в действие жилых домов на 1000 чел. населения (среднегодовое значение)	м ²	674	597	686	239	176	198	314
II. Экономические показатели								
Объем продукции, произведенной крупными и средними предприятиями, на душу населения	тыс. руб.	230,0	298,1	154,0	278,6	182,1	224,1	н.д.
в т.ч. промышленное производство	тыс. руб.	136,1	268,2	17,2	181,4	33,6	59,5	132,6
Продукция с/ч в хозяйствах всех категорий, на душу населения	тыс. руб.	2,8	1,4	63,1	135,4	54,0	138,3	53,5
Инвестиции в основной капитал без СМП, всего	млн. руб.	19929,0	459,7	877,1	2288,3	530,5	343,6	48555,8

Продолжение приложения А

1	2	3	4	5	6	7	8	9
на душу населения	тыс. руб.	28,6	6,3	16,2	56,8	11,4	26,6	20,7
Оборот розничной торговли на душу населения	тыс. руб.	105,9	55,1	40,2	37,5	32,7	26,3	57,5
Уровень зарегистрированной безработицы к численности трудоспособного населения	%	0,4	0,7	0,8	1,7	1,0	1,8	1,4
Численность работающих на крупных и средних предприятиях	чел.	155418	18108	5277	7358	5668	1549	
на предприятиях малого бизнеса	чел.	34113	2818	1201	2006	1198	1113	
Количество СМП на 10 тыс. чел. населения	ед.	186	104	27	245	26	255	144
Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без СМП)	руб.	31014	30540	19759	22715	20229	22729	25560

Продолжение Приложения А

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Средний размер назначенных пенсий	руб./мес.	13238	12291	н.д.	11905	11657	11443	12252
Среднемесячный размер выплаченных субсидий на 1 семью	руб.	1221	1344	1456	1211	1224	1220	1244
Количество семей, получавших субсидии на оплату ЖКУ	ед.	18077	2405	476	1695	1123	323	83981
Объем социальных выплат населению и налогооблагаемых денежных доходов, в среднем за месяц на душу населения (2016)	руб.	19236	14853	8775	12448	9395	10436	н.д.
Транспортная доступность: доля населения, имеющего прямое транспортное сообщение с ядром агломерации, в общей численности населения	%	100,0	100,0	72,5	99,7	89,0	100,0	
Общая площадь жилых помещений, приходящаяся на 1 жителя	м ²	23,9	22,4	22,3	23,3	21,0	23,7	23,8

Продолжение Приложения А.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Обеспеченность детей местами - в детских дошкольных учреждениях	% потребности	67,1	53,4	41,6	58,0	49,6	48,1	60,4
- в школах	%	86,9	79,0	100	100	100	100	н.д.
Обеспеченность населения: - больничными койками на 10000 жителей	ед.	87,0	55,1	20,5	71,5	37,9	34,1	94,7
- врачами на 10000 жителей	чел.	50,7	27,1	25,6	25,3	24,1	30,2	43,3
- средним медицинским персоналом на 10000 жителей	чел.	97,0	74,2	61,4	70,2	70,2	55,7	109,7
Выбросы в атмосферу загрязняющих веществ от стационарных источников	тыс. тонн	50,978	4,2	1,208	1,59	1,68	0,147	204,187
то же на душу населения	Тонн	0,073	0,057	0,022	0,039	0,036	0,011	0,087

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Показатели развития Барнаульской агломерации с учетом реализации инвестиционных проектов с применением механизмов муниципально-частного партнерства

Показатели	Ед. изм.	Муниципальные образования в составе агломерации				Муниципальные образования, заключившие соглашение о сотрудничестве		Значение показателя по Алтайскому краю
		г. Барнаул	г. Новоалтайск	Первомайский район	Павловский район	Тальменский район	Калманский район	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
I. Общие показатели								
Площадь территории	Га	94000	7494	359602	220301	391376	181894	16799600
Численность постоянного населения	чел.	696378	73439	54256	40297	46430	12920	2350080

Продолжение Приложения Б.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Естественный прирост (+), убыль (-)	чел.	+395	-173	-234	-173	-209	-94	-7541
Миграционный прирост (+), убыль (-)	чел.	-2074	-100	+736	-257	+42	-165	-8059
Миграционный прирост (+), убыль (-) на 1000 чел.	чел.	-3,0	-1,4	13,6	-6,4	0,9	-12,8	-3,4
Плотность населения	чел. / кв.км	740,8	979,2	15,1	18,3	11,9	7,1	14,0
Численность пенсионеров	чел.	197264	39458	н.д.	13944	15090	4880	762092
Средний размер назначенных пенсий	руб./мес.	13238	12291	н.д.	11905	11657	11443	12252

Продолжение Приложения Б.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Коэффициент демографической нагрузки на 1000 чел.	чел.	710,8	820,2	888,1	962,8	918,7	1027,6	862,3
Ввод в действие жилых домов на 1000 чел. населения (среднегодовое значение)	м ²	674	597	686	239	176	198	314
II. Экономические показатели								
Объем продукции, произведенной крупными и средними предприятиями, на душу населения	тыс. руб.	261,74	34308,33	184,6922	298,7149	192,935	257,4013	н.д.
в т.ч. промышленное производство	тыс. руб.	154,8818	308,6714	20,62796	194,4971	35,5992	68,3417	132,6

Продолжение Приложения Б.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Продукция сельского хозяйства в хозяйствах всех категорий, на душу населения	тыс. руб.	2,8	1,4	63,1	135,4	54,0	138,3	53,5
Инвестиции в основной капитал без СМП, всего	млн. руб.	23316,93	542,446	1061,291	2517,13	574,5315	395,8272	48555,8
на душу населения	тыс. руб.	33,483	7,386	19,561	62,464	12,374	30,637	20,7
Оборот розничной торговли на душу населения	тыс. руб.	105,9	55,1	40,2	37,5	32,7	26,3	57,5
Уровень зарегистрированной безработицы к численности трудоспособного населения	%	0,4	0,7	0,8	1,7	1,0	1,8	1,4

Продолжение Приложения Б.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Численность работающих на крупных и средних предприятиях	чел.	155418	18108	5277	7358	5668	1549	
на предприятиях малого бизнеса	чел.	34113	2818	1201	2006	1198	1113	
Количество СМП на 10 тыс. чел. населения	ед.	186	104	27	245	26	255	144
Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций (без СМП)	руб.	31974	316403	20649	23856	21243	23846	25560
Средний размер назначенных пенсий	руб./мес.	13238	12291	н.д.	11905	11657	11443	12252

Продолжение Приложения Б.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Среднемесячный размер выплаченных субсидий на 1 семью	руб.	1221	1344	1456	1211	1224	1220	1244
Количество семей, получавших субсидии на оплату ЖКУ	ед.	18077	2405	476	1695	1123	323	83981
Объем социальных выплат населению и налогооблагаемых денежных доходов, в среднем за месяц на душу населения (2016)	руб.	19236	14853	8775	12448	9395	10436	н.д.
Транспортная доступность: доля населения, имеющего прямое транспортное сообщение с ядром агломерации, в общей численности населения	%	100,0	100,0	72,5	99,7	89,0	100,0	

Продолжение Приложения Б.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Общая площадь жилых помещений, приходящаяся на 1 жителя	м ²	23,9	22,4	22,3	23,3	21,0	23,7	23,8
Доходы бюджета, всего	млн. руб.	12982,8	1094,9	828,7	814,5	842,4	327,1	119763,2
на душу населения	тыс. руб.	18,634	14,835	15,243	20,680	18,194	25,665	51,339
в том числе собственные доходы	млн. руб.	7815,784	506,396	347,437	436,814	326,114	111,644	72045,5
на душу населения	тыс. руб.	11,223	6,895	6,404	10,840	7,024	8,641	30,884
Расходы бюджета, всего	млн. руб.	12946,6	1098,6	833,3	752,3	855,7	317,1	110974,5

Продолжение Приложения Б.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
на душу населения	тыс. руб.	18,582	14,885	15,328	19,101	18,482	24,881	47,571
- на социальное обеспечение	тыс. руб.	0,727	0,805	0,938	0,980	1,110	1,472	14,199
- на образование	тыс. руб.	10,637	8,205	9,701	11,953	12,259	14,862	14,101
- на культуру	тыс. руб.	0,453	0,866	0,506	1,198	0,989	1,421	1,561
Образование								
Обеспеченность детей местами - в детских дошкольных учреждениях	% потребности	67,1	53,4	41,6	58,0	49,6	48,1	60,4

Продолжение Приложения Б.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
- в школах	%	86,9	79,0	100	100	100	100	н.д.
Обеспеченность населения: - больничными койками на 10000 жителей	ед.	87,0	55,1	20,5	71,5	37,9	34,1	94,7
- врачами на 10000 жителей	чел.	50,7	27,1	25,6	25,3	24,1	30,2	43,3
- средним медицинским персоналом на 10000 жителей	чел.	97,0	74,2	61,4	70,2	70,2	55,7	109,7
Выбросы в атмосферу загрязняющих веществ от стационарных источников	тыс. тонн	50,978	4,2	1,208	1,59	1,68	0,147	204,187
то же на душу населения	Тонн	0,073	0,057	0,022	0,039	0,036	0,011	0,087