

DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.2

УДК 332.14 | ББК 65.44

© Городнова Н.В., Воронов Д.С., Емельянов А.А., Пешкова А.А.

К ВОПРОСУ ОБ УСЛОВИЯХ И ПРЕДПОСЫЛКАХ РЕАЛИЗАЦИИ МУНИЦИПАЛЬНО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОССИЙСКИХ МОНОГОРОДАХ



ГОРОДНОВА НАТАЛЬЯ ВАСИЛЬЕВНА

Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина
Россия, 620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19
E-mail: n.v.gorodnova@urfu.ru



ВОРОНОВ ДМИТРИЙ СЕРГЕЕВИЧ

Технический университет УГМК
Россия, 624091, Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, пр-т Успенский, д. 3
E-mail: vds1234@yandex.ru



ЕМЕЛЬЯНОВ АНТОН АНДРЕЕВИЧ

Технический университет УГМК
Россия, 624091, Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, пр-т Успенский, д. 3
E-mail: a.emelyanov@ugmk.com



ПЕШКОВА АНАСТАСИЯ АЛЕКСЕЕВНА

Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина
Россия, 620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19
E-mail: np91@list.ru

Для цитирования: Городнова Н.В., Воронов Д.С., Емельянов А.А., Пешкова А.А. К вопросу об условиях и предпосылках реализации муниципально-частного партнерства в российских моногородах // Проблемы развития территории. 2019. № 2 (100). С. 37–52. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.2

For citation: Gorodnova N.V., Voronov D.S., Emel'yanov A.A., Peshkova A.A. Revisiting the conditions and prerequisites for the implementation of municipal-private partnership in single-industry towns in Russia. *Problems of Territory's Development*, 2019, no. 2 (100), pp. 37–52. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.2

Наличие таких специфических факторов, как значительная протяженность территории, низкая плотность расселения и неравенство регионов, ставит перед российским государством проблему решения одной из актуальных задач развития моногородов в условиях скоординированного и поступательного обновления инфраструктуры. В настоящее время на федеральном уровне предусмотрен ряд приоритетных проектов и программ в области строительства и реконструкции инфраструктурных объектов в моногородах. Их реализация требует значительного объема капитальных вложений и на данный момент осуществляется в основном за счет государственных средств. В условиях ограниченности бюджетного финансирования существует потребность в частных инвестициях, привлечение которых возможно на условиях муниципально-частного партнерства. Создание нашим государством нормативно-правовой основы формирования и функционирования муниципально-частного партнерства позволяет предположить, что указанный институт может стать одним из перспективных инструментов развития городского хозяйства. На наш взгляд, в литературе вопрос о том, насколько возможно применить данный инструмент в ресурсных моногородах, недостаточно изучен. В связи с этим цель настоящей статьи – изучение условий и предпосылок для реализации механизма муниципально-частного партнерства как фактора развития моногородов в Российской Федерации. Для достижения цели авторы провели исследование на примере г. о. Красноуральск, где градообразующим предприятием выступает ОАО «Святогор». В результате исследования, проведенного с применением общенаучных методов анализа и синтеза, авторы пришли к выводу, что развитию муниципально-частного партнерства в российских моногородах препятствуют такие факторы, как ограниченность внебюджетных средств финансирования, длительный срок окупаемости проектов, несовершенство нормативно-правовой базы. Направлением будущих исследований является изучение условий и предпосылок для реализации муниципально-частного партнерства и в иных моногородах России. Полученные результаты могут быть полезны для представителей научного сообщества, органов государственной власти, аналитических центров, осуществляющих исследования в области развития муниципально-частного партнерства.

Муниципально-частное партнерство, развитие моногородов, инфраструктурные проекты в городах.

Подходы к понятию «моногород»

Обеспечение устойчивого социально-экономического развития монопрофильных муниципальных образований (моногородов) является одной из приоритетных задач российской государственной политики, от выполнения которой зависит качество жизни населения в данных населенных пунктах [1, с. 1091; 2, с. 31].

Определение понятия «моногород» и критериев отнесения городов к «монопрофильным» представляет не только теоретический, но и практический интерес, поскольку от данных характеристик зависит объем государственной поддержки. Анализ зарубежных и отечественных источников показывает, что существует несколько подходов к определению понятия «моногород».

Так, согласно исследованию Е.Ю. Цумаровой, в зарубежной науке и практике встречается минимум семь терминов, описывающих муниципалитеты по типу монопрофильных [2, с. 32]:

- «город одной компании» («company town») с доминирующей позицией одного предприятия во всех сферах общественной жизни; предприятие является главным работодателем и собственником социальной инфраструктуры;
- «фабричный город» («factory town»), в котором градообразующим является промышленное предприятие;
- «город одной индустрии» («one-industry town») акцентирует внимание на принадлежности предприятий города к одной отрасли;

– термины, описывающие города с той или иной доминирующей отраслью экономики: шахтерские города («mining town»), железнодорожные города («railway town») и города добывающей промышленности («resource town»);

– «индустриальный город» («industrial town») – понятие, используемое в трудах Р. Харриса и определяемое как урбанизированное место, где промышленное производство занимает лидирующую позицию в местной экономике и оказывает существенное влияние на окружающую среду и социальные отношения.

Относительно российской практики Е.Ю. Цумарова отмечает, что термин «монород» достаточно прочно устоялся в публичном и научном дискурсе, однако в настоящее время отсутствует единое определение данного понятия.

Г.Б. Дугарова в работе «Географический подход к исследованию моноспециализированных городов байкальского региона» (2012 год) приходит к выводу, что наиболее полно специфику подобных поселений отражает термин «моноспециализированный» (нежели «монопрофильный»), что подразумевает существование «жесткой зависимости всех элементов современной городской системы от финансово-экономического состояния и развития одного или нескольких градообразующих предприятий» [3, с. 116].

И.В. Александрова для определения монородов использует термин «монопромышленный» и понимает под ним «системное образование, состоящее из взаимозависимых и взаимодействующих элементов: субъекта управления (местных органов власти и градообразующего предприятия) и объекта управления, включающего территориальный комплекс средств производства, определяющегося структурой промышленного производства; постоянное население, воспроизводящее человеческие ресурсы для него; искусственную среду обитания; определенную форму социальной организации, когда население «привязано» к одному или нескольким однотипным предприятиям, относящимся к одной отрасли или обслуживающим один узкий сегмент отраслевого

рынка при том, что остальные предприятия города обслуживают только внутренние нужды города» [4, с. 32].

Союз малых городов России под понятием «монород» понимает «поселение, где жизнь и благополучие людей находятся в тесной зависимости от деятельности одного предприятия либо группы предприятий, связанных единой производственной цепочкой или обслуживающих один и тот же рынок, на которых занято более четверти экономически активного населения» [2, с. 32].

В нормативных актах на сегодняшний день как таковое определение монородов отсутствует. Стремясь выделить квалифицирующие признаки монородов, Правительство РФ в постановлении от 29 июля 2014 года¹ утвердило перечень критериев отнесения муниципальных образований к «монопрофильным»:

а) наличие статуса городского округа или городского поселения;

б) численность постоянного населения не ниже 3 тыс. человек;

в) занятость в одной из организаций, действующих на территории муниципального образования, не менее 20% от общей занятости населения;

г) организация осуществляет деятельность по добыче полезных ископаемых (кроме нефти и газа) и/или производству (переработке) промышленной продукции;

д) муниципальное образование включено в перечень монородов, определяемый Правительством РФ.

Соответствие данным критериям имеет существенное значение для городов, поскольку статус «монопрофильного» города позволяет получить значительную государственную поддержку, в том числе в финансировании строительства и реконструкции инфраструктурных объектов.

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 29 июля 2014 года № 709 «О критериях отнесения муниципальных образований Российской Федерации к монопрофильным (монородам) и категориям монопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (монородов) в зависимости от рисков ухудшения их социально-экономического положения».

Таблица 1. Категории моногородов

Категория моногорода	Кол-во моногородов (по состоянию на сентябрь 2018 года)
Моногорода с наиболее сложным социально-экономическим положением	94 шт.
Моногорода, в которых имеются риски ухудшения социально-экономического положения	154 шт.
Моногорода со стабильной социально-экономической ситуацией	71 шт.
Итого	319 шт.

Составлено по: Распоряжение Правительства РФ от 29 июля 2014 года № 1398-р «Об утверждении перечня монопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (моногородов)».

Государственная поддержка моногородов

По состоянию на сентябрь 2018 года выделены 319 моногородов, распределенных на три категории в зависимости от рисков ухудшения их социально-экономического положения (табл. 1).

С июля 2016 года действует программа «Комплексное развитие моногородов», определяющая совокупность мер на период до 2025 года. Основные задачи данной программы²:

- формирование новых возможностей и ниш для бизнеса в моногородах;
- обеспечение координации мер поддержки, в том числе по проектам в области здравоохранения, образования, качества дорог, жилищно-коммунального хозяйства и городской среды, малого и среднего предпринимательства, развития промышленности;
- формирование управленческих компетенций в моногородах.

Особенностью вышеуказанной программы является ее комплексный характер, поскольку она интегрирует мероприятия из различных приоритетных проектов и программ, а также включает меры поддержки федеральных и региональных органов государственной власти, институтов развития и других организаций.

В частности, среди основных мероприятий следует выделить следующие.

1. Деятельность некоммерческой организации «Фонд развития моногородов» (далее – ФРМ, основан в 2014 году решением един-

ственного учредителя – Внешэкономбанка) по формированию необходимых условий для создания новых рабочих мест, привлечения инвестиций в моногорода, а также развития городской среды [5, с. 10]. Достижение данной цели осуществляется путем софинансирования расходов субъектов РФ и муниципальных образований по строительству и реконструкции инфраструктурных объектов, необходимых для запуска новых инвестиционных проектов, а также формирования команд, управляющих проектами развития моногородов, включая организацию их обучения.

В целях выполнения задач, поставленных перед ФРМ, выделено бюджетных ассигнований из федеральных средств в объеме 6,5 млрд руб. в 2017 году, 4,7 млрд руб. – в 2018 году, 4,7 млрд руб. – в 2019 году.

По итогам 2017 года в рамках деятельности ФРМ по строительству и (или) реконструкции объектов инфраструктуры достигнуты следующие результаты:

- завершены финансовые обязательства по 12 соглашениям о софинансировании расходов субъектов РФ по строительству объектов инфраструктуры на сумму 4,96 млрд рублей;
- введено в эксплуатацию 30 объектов инфраструктуры общей стоимостью 6,3 млрд рублей в 13 моногородах;
- осуществляется финансирование 17 соглашений по инфраструктуре в объеме 7,34 млрд рублей.

2. Формирование территорий опережающего социально-экономического развития

² Макиева И.В. Приоритетная программа «Комплексное развитие моногородов». Итоги – 2017. М.: Банк развития, 2018. С. 5.

(ТОР) в целях диверсификации экономики моногородов и снижения зависимости от градообразующих предприятий [6, с. 48]. Резиденты ТОР в моногородах получают широкий набор преференций: льготы по налогу на прибыль, налогу на имущество организаций и земельному налогу, страховым взносам в государственные внебюджетные фонды (табл. 2).

По итогам 2017 года территории опережающего социально-экономического развития созданы в 36 моногородах, где зарегистрировано 93 резидента, что должно содействовать созданию более 5100 рабочих мест и привлечению 1,5 млрд рублей к 2026 году.

3. Выполнение проекта «Безопасные и качественные дороги», посредством которого также осуществляется реализация программы комплексного развития транспортной инфраструктуры [7, с. 3] в 38 городских агломерациях, в том числе в 42 моногородах. По итогам 2017 года доля дорожной сети, соответствующей нормативному состоянию, в данных моногородах в среднем выросла с 45% (в 2016 году) до 52% (в 2017 году).

4. Реализация концепции «Пять шагов благоустройства», направленной на создание благоустроенных общественных пространств в моногородах России [8, с. 232]. Включает следующие шаги: 1) благоустройство оживленного общественного пространства; 2) создание современных пространств для молодежи; 3) ревитализация городских достопримечательностей;

4) обновление или создание объекта социальной инфраструктуры; 5) активация заброшенных или неэффективно используемых зданий и территорий. Согласно данным³, по состоянию на конец 2017 года в моногородах реализовано 1149 проектов.

5. Выполнение проекта «Формирование комфортной городской среды» [9, с. 144], в рамках которого моногорода получили финансирование в размере 5,8 млрд рублей, в том числе 3,9 млрд рублей – средства федерального бюджета, 1,9 млрд рублей – средства региональных бюджетов.

Таким образом, представленные выше данные свидетельствуют о заинтересованности государства в развитии инфраструктуры моногородов, что, в свою очередь, требует значительного объема капитальных вложений. В среднем на долю государственных инвестиций приходится порядка 65–70%, а на долю частных – 30–35%. Большую долю средств у государства нет возможности финансировать в связи с дефицитом государственного бюджета и высокой долговой нагрузкой перед западными странами [10, с. 153].

На сегодняшний день в целом по России минимальная потребность в инвестициях, направляемых на реализацию инфраструктурных проектов, составляет 2,3 трлн руб. в год. Для обеспечения развития инфраструктуры требуется еще порядка 3,3 трлн руб.⁴ По оценкам экспертов [11, с. 181], в среднем

Таблица 2. Сравнение налоговых ставок и ставок страховых взносов

Показатель	Категория бюджета	Ставка для ТОР	Ставка по общему правилу
Налог на прибыль	в региональный и местный бюджет	5%	17%
	в федеральный бюджет	0%	3%
Налог на имущество	в региональный бюджет	0%	≤ 2,2%
Налог на землю	в местный бюджет	0%	≤ 1,5%
Страховые взносы	в «Пенсионный фонд»	6%	22%
	в «Фонд социального страхования»	1,5%	2,9%
	в «Фонд обязательного медицинского страхования»	0,1%	5,1%

Составлено по: Макиева И.В. Приоритетная программа «Комплексное развитие моногородов». Итоги – 2017. М.: Банк развития, 2018. С. 9.

³ Приоритетная программа «Комплексное развитие моногородов. Итоги – 2017». М.: «Банк развития», 2018. С. 20.

⁴ Инвестиции в инфраструктуру – 2018: аналит. обзор. М.: InfraONE, 2018. С. 2.

недофинансирование инфраструктуры составляет 20–40%. В связи с этим отмечается тенденция усиления роли частных инвестиций в инфраструктурных проектах, разрабатываются и внедряются различные инструменты взаимодействия государства и субъектов частного сектора [12, с. 164], в том числе муниципально-частное партнерство.

Механизм муниципально-частного партнерства как фактор развития моногородов

Понятие и признаки

До принятия в 2015 году основополагающего федерального закона в области государственно-частного партнерства (муниципально-частного партнерства; далее – ГЧП (МЧП)) долгое время оставался дискуссионным вопрос в отношении дефиниции и форм реализации данного партнерства [13, с. 15]. Правовое регулирование ГЧП (МЧП) в тот период осуществлялось региональными законами, существенным недостатком которых являлось смешение формы ГЧП с другими смежными формами. Так, например, отмечались следующие подходы.

1. Закон Челябинской области от 24.09.2009 № 475-ОЗ «Об участии Челябинской области в государственно-частном партнерстве» наряду с прочим относил к институту ГЧП (МЧП) поставку товаров, работ и услуг для государственных и муниципальных нужд, участие в соглашениях о разделе продукции и определял, что «государственно-частное партнерство – сотрудничество Челябинской области с российским или иностранным юридическим или физическим лицом либо действующим без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) объединением юридических лиц в реализации социально значимых для Челябинской области проектов, которое осуществляется путем заключения и исполнения соглашений о государственно-частном партнерстве».

2. Закон Вологодской области от 31.05.2010 № 2308-ОЗ «Об участии Вологодской области в государственно-частном парт-

нерстве» относил к ГЧП (МЧП) любую совместную деятельность сторон публичного и частного представителей в сфере социально-экономического развития Вологодской области и определял, что «государственно-частное партнерство – взаимовыгодное сотрудничество области с российскими или иностранными юридическими, физическими лицами либо с создаваемыми на основе договора о совместной деятельности и не имеющими статуса юридического лица объединениями юридических лиц в реализации социально значимых проектов на территории области в формах участия области в государственно-частном партнерстве, предусмотренных настоящим законом».

3. Закон Свердловской области от 23.05.2011 № 28-ОЗ «Об участии Свердловской области в государственно-частном партнерстве» к формам ГЧП (МЧП) относил реализацию любых комплексных инвестиционных проектов и определял государственно-частное партнерство как направленное на социально-экономическое развитие Свердловской области сотрудничество Свердловской области с российскими и (или) иностранными юридическими и (или) физическими лицами. Участники комплексных инвестиционных проектов могли привлекать к реализации таких проектов органы местного самоуправления муниципальных образований, расположенных на территории Свердловской области.

В отечественной науке также не было единого подхода к содержанию моделей ГЧП, МЧП. До принятия нового закона ряд ученых (К.С. Феоктистов, В.Г. Варнавский) полагал, что к ним относятся соглашения, регулирующие любые взаимоотношения государства и частного сектора в области реализации социально-экономических проектов (в том числе договоры на выполнение работ и оказание общественных услуг, а также поставку продукции для государственных нужд и пр.) [10, с. 156]. Вторая точка зрения (В.Ф. Попондопуло) заключалась в том, что большинство форм сотрудничества не должно включаться в сферу правового регулирования ГЧП [10, с. 156].

В целях унификации и систематизации имеющихся норм в июле 2015 года был принят Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации» (далее – ФЗ № 224), который разрешил дискуссии касательно дефиниции и форм реализации ГЧП и определил, что ГЧП, МЧП – 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 ГЧП, МЧП в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества.

Федеральный закон № 224-ФЗ выделяет формы реализации ГЧП (МЧП) (табл. 3).

Стремясь отличить форму ГЧП от иных смежных правовых институтов, целесообразно на основе положений Федерального закона № 224-ФЗ выделить специальные признаки, присущие ГЧП, МЧП:

- долгосрочный характер партнерства (более 3 лет), данный признак следует из необходимости возврата вложенных частных инвестиций и комплексности таких проектов;
- участие частной стороны не только в создании (проектировании, финансировании, строительстве/реконструкции) объекта инфраструктуры, но и в его последующей эксплуатации и/или техническом обслуживании в интересах публичной стороны;
- полное или частичное финансирование создания объекта общественной инфраструктуры частным партнером, что отличает проект МЧП, например, от государственного заказа;
- соединение принципов институционального равенства, автономии воли, имущественной самостоятельности участников, распределения рисков.

По существу механизм МЧП позволяет публичному партнеру в лице органов местного самоуправления привлечь субъектов

частного права к выполнению функций, относящихся к сфере деятельности государства, таких как создание и реконструкция социально значимых объектов.

Социально-экономические эффекты от реализации механизма МЧП

В научной литературе нередко подчеркивается, что МЧП – один из перспективных инструментов развития городского хозяйства [14, с. 167; 15, с. 681]. Так, В.В. Есин обращает внимание, что в условиях сложной экономической ситуации и, как следствие, имеющихся трудностей в области пополнения доходной части бюджетов муниципальных образований одним из перспективных направлений деятельности является решение вопросов местного значения с участием бизнеса на принципах муниципально-частного партнерства [16, с. 65].

По мнению Т.Н. Гладун, реализация МЧП-проектов способна обеспечить в долгосрочной перспективе стабильный экономический рост муниципальных образований через увеличение показателей занятости населения, развития торговли, увеличение спроса на бытовые услуги и т. п. [17, с. 32].

Представители крупных интегрированных структур, в частности, ГК «Ростех», отмечают, что государственно-частное партнерство будет являться удобным инструментом для разработки и внедрения технологий «Умного города» в регионах России⁵.

Руководитель направления группы компаний «Ланит» И. Глушков отмечает, что компания рассматривает различные форматы реализации проектов, в том числе по модели МЧП. Так, «Ланит» выступает инвестором и выполняет проекты по созданию и эксплуатации платного муниципального парковочного пространства в г. Краснодаре и г. Ставрополе, между сторонами заключены инвестиционное соглашение и соглаше-

⁵ Государственно-частное партнерство (ГЧП) в сфере информационных технологий. URL: [http://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Государственно-частное_партнерство_\(ГЧП\)_в_сфере_информационных_технологий?diff=739106&oldid=prev](http://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Государственно-частное_партнерство_(ГЧП)_в_сфере_информационных_технологий?diff=739106&oldid=prev) (дата обращения 01.10.2018).

Таблица 3. Формы реализации ГЧП (МЧП)

Договорная форма	Регламентирующий документ
Концессионное соглашение	Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях»
Соглашение о муниципально-частном партнерстве	Федеральный закон от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

ние о МЧП. Также И. Глушков полагает, что подобные проекты в будущем все чаще будут оформлены как концессионные соглашения, поскольку бюджеты государственных организаций зачастую очень ограничены, а частные инвестиции способствуют оперативному запуску ИТ-проектов и существенной экономии средств государства⁶.

В 2017 году в рамках круглого стола «Развитие государственно-частного и муниципально-частного партнерства» было отмечено, что государственно-частное партнерство становится в России все более заметной формой сотрудничества государства и частного бизнеса и одним из перспективных инструментов развития общественной инфраструктуры в долгосрочной перспективе. Также на примере сферы ЖКХ была отмечена неоднородность развития партнерства в крупных и малых городах, что связано с невысокой заинтересованностью частного сектора в участии в подобных проектах в связи с увеличением износа основных фондов, низким уровнем доходов населения, длительной окупаемостью вложений, недостаточным уровнем рентабельности⁷.

В итоге анализа научной литературы [10, с. 160; 18, с. 139] авторы пришли к выводу, что социально-экономические эффекты от реализации механизма муниципально-частного партнерства заключаются в следующих позитивных результатах для государства, общества и частных инвесторов:

- повышение инвестиционной привлекательности муниципальных образований в результате совершенствования инфраструктурной сети;

- улучшение условий проживания населения муниципальных образований за счет развития транспортной и социальной инфраструктуры;

- повышение доступности и качества услуг, предоставляемых государственным сектором, в связи с полной (либо частичной) передачей частному партнеру рисков, связанных со стоимостью и качеством проведенных строительных работ, технического обслуживания, от которых зависит уровень экономических выгод, получаемых частным партнером на этапе эксплуатации объекта;

- снижение бюджетной нагрузки в связи с обязательством частного партнера по финансированию создания объекта инфраструктуры;

- повышение финансовой устойчивости и экономической эффективности строительной отрасли и хозяйствующих субъектов с учетом получения частными партнерами законодательно закрепленных гарантий, субсидий, льгот, например, гарантии завершения строительства в разумные сроки за счет участия государства, гарантии получения наименьшей на рынке цены за счет оптимизации затрат на уплату налогов, приобретение земельных участков, строительство объектов;

- введение в экономический оборот земельных участков, находящихся в государственной собственности, в результате расширения крупных городов, строительства местной дорожной и инфраструктурной сети.

Несмотря на наличие значительного числа перечисленных выше положительных эффектов, существует также ряд слож-

⁶ Государственно-частное партнерство (ГЧП) в сфере информационных технологий. URL: [http://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Государственно-частное_партнерство_\(ГЧП\)_в_сфере_информационных_технологий?diff=739106&oldid=prev](http://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Государственно-частное_партнерство_(ГЧП)_в_сфере_информационных_технологий?diff=739106&oldid=prev) (дата обращения 01.10.2018).

⁷ Круглый стол «Развитие государственно-частного и муниципально-частного партнерства». URL: http://www.kalmsu.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=7851:2017-12-29-07-03-27&catid=1:news&Itemid=333

ностей при реализации проектов МЧП. Так, Т.Н. Гладун отмечает, что в качестве основных препятствий для реализации механизма МЧП выступают неспособность муниципальных органов власти подготовить и «упаковать» проект для инвесторов; отсутствие достаточных компетенций у представителей частных компаний по вопросам применения инструмента МЧП [17, с. 32].

Условия и предпосылки реализации МЧП в моногородах (на примере г. о. Красноуральск)

В целях изучения условий и предпосылок для реализации механизма муниципально-частного партнерства в российских моногородах авторы провели исследование на примере металлургического городского округа Красноуральск.

Социально-экономическое положение г. о. Красноуральск

Городской округ Красноуральск расположен в западной части Свердловской области;

ведущая отрасль промышленности – цветная металлургия; является моногородом 2 категории и с сентября 2016 года активно взаимодействует с Фондом развития моногородов; на стадии реализации находится программа «Комплексное развитие моногорода Красноуральск».

Основные социально-экономические показатели г. о. Красноуральск приведены в *табл. 4*.

На 1 января 2017 года в г. о. Красноуральск проживало 23,6 тыс. человек. Прогноз численности г. о. Красноуральск показал (*табл. 5*), что к 2031 году численность города составит 15 тыс. человек (в 1,58 раза ниже 2016 года). Основой отток наблюдается по жителям в возрасте от 15 до 35 лет. Причем женщины уезжают из города чаще, чем мужчины, что сокращает базу деторождения и ограничивает воспроизводство человеческого капитала в городе. К 2046 году прогнозная численность г. о. Красноуральск сократится до 10,3 тыс. человек (в 2,3 раза ниже 2016 года). Численность экономически активного населения будет равняться 4,3 тыс. человек [19, с. 583].

Таблица 4. Основные социально-экономические показатели г. о. Красноуральск за 2017 год

Показатель	Значение
Оборот организаций по видам экономической деятельности	11849,840 млн руб.
– темп роста, % к соотв. периоду 2016 года	133,5%
Среднемесячная заработная плата одного работника	33948,2 руб.
– темп роста, % к соотв. периоду 2016 года	104,6%
Прибыль (убыток) с начала года	1755,493 млн руб.
– темп роста, % к соотв. периоду 2016 года	94,3%
Ввод жилья	3079 кв. м (в т. ч. ИЖС – 2 003)
– темп роста, % к соотв. периоду 2016 года	увеличение в 2,8 раза, ИЖС – в 1,8 раза
Уровень безработицы (на 01.01.2018)	2,07% (269 чел.)

Составлено по: Краткая характеристика городского округа Красноуральск на 01.01.2018. С. 6–7. URL: <https://krur.midural.ru/article/show/id/63>

Таблица 5. Прогноз численности населения г. о. Красноуральск до 2046 года

Группа населения	2016 год	2031 год	2046 год
Дети и молодежь, чел.	5677	2775	1370
Экономически активное население, чел.	10685	7202	4370
в т. ч. мужчины, чел.	5122	3605	2390
Пожилые люди, чел.	7390	5048	4586
Итого, чел.	23752	15025	10326

Составлено по: Емельянов А.А. Анализ и прогноз демографических тенденций ресурсного моногорода на примере ГО «Красноуральск» // Российские регионы в фокусе перемен: сб. докл. XII Международ. конф., 16–18 ноября 2017 г. Екатеринбург: Изд-во УМЦ УПИ, 2018. Ч. 1. С. 582–583.

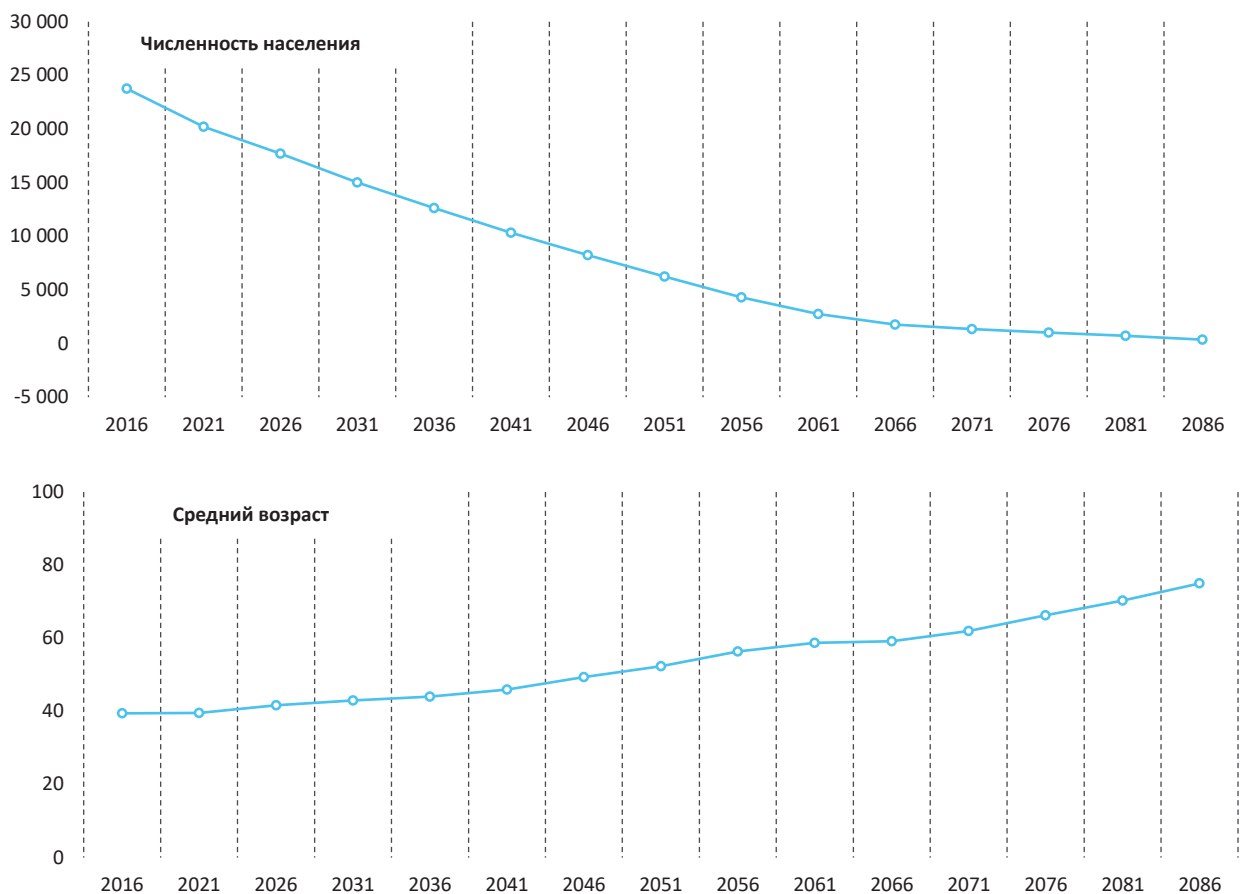


Рис. Динамика численности и среднего возраста жителей г. о. Красноуральск

Источник: Емельянов А.А. Анализ и прогноз демографических тенденций ресурсного моногорода на примере ГО «Красноуральск» // Российские регионы в фокусе перемен: сб. докл. XII Международ. конф., 16–18 ноября 2017 г. Екатеринбург: Изд-во УМЦ УПИ, 2018. Ч. 1. С. 582–583.

Превращение г. о. Красноуральск из городского округа в поселок городского типа с численностью меньше 5 тыс. человек может произойти после 2055 года. К этому времени средний возраст населения составит 56 лет (рис.).

На наш взгляд, отток населения из металлургических моногородов хорошо объясняется с позиции зарубежной типологии моногородов, определяющей такое понятие, как «ресурсный город» («resource town»), служащий целям разработки месторождений полезных ископаемых [20, с. 359]. Генезис и развитие ресурсного города точно описывается моделью «развитие-упадок» («boom and bust»), которая подчеркивает конечность и невозобновляемость полезных ископаемых.

В капиталистической экономике население ресурсных городов формировалось за

счет компаний, которые самостоятельно обеспечивали жизнь поселков и городов, возникших в непосредственной близости от разрабатываемых месторождений. Жизнь в этих городах была подчинена целям частных компаний, которые очевидно стремились к постоянному повышению производительности труда, что, в свою очередь, ограничивало размер ресурсных городов и их инфраструктуры [19, с. 585].

Российские моногорода формировались за счет принудительной рабочей силы (петровские города-заводы, моногорода, возникшие в течение довоенных пятилеток). Так или иначе, их развитие происходило в условиях государственной плановой экономики. В силу относительной дешевизны рабочей силы вопрос производительности труда не был доминирующим. Приватизация

металлургической промышленности привела к росту производительности труда, что неизбежно сделало часть населения моногородов и, соответственно, обслуживающей их инфраструктуры избыточной [19, с. 585].

В соответствии с конечной природой ресурсных моногородов, изначальной избыточностью населения, связанной с низкой производительностью труда в социалистической экономике, отток населения из металлургических моногородов является естественным процессом. Поэтому реализация мероприятий, препятствующих оттоку населения, является вопросом выживания для г. о. Красноуральск. В решении данной проблемы приоритетными задачами являются развитие и приведение городской инфраструктуры к современному уровню (в качестве эталона можно взять г. о. Верхняя Пышма).

Градообразующее предприятие ОАО «Святогор»

Центральное место в промышленной, инвестиционной и социально-экономической политике городского округа занимает ОАО «Святогор», объединяющее как металлургические (медеплавильный завод), так и горнодобывающие (обогащительная фабрика «Красноуральская») мощности. Предприятие расположено в середине технологической цепочки по производству медных катодов, обеспечено заказами [21, с. 96], демонстрирует стабильный, положительный финансовый результат (табл. 6). Согласно уставу имеет право осуществлять проектирование и строительство зданий и сооружений I и II уровней ответственности, а также иные не

запрещенные действующим законодательством виды деятельности. Входит в состав металлургического комплекса ОАО «УГМК», являющегося одной из крупнейших вертикально интегрированных компаний России с годовым оборотом в несколько миллиардов долларов США.

В 2017 году выпуск товарной продукции в денежном выражении составил 12503,0 млн руб., с ростом к 2016 году на 1738,6 млн руб. (факт, 2016 год – 10764,4 млн руб.), что связано с увеличением объемов производства и строительных услуг. Среднесписочная численность работников на 31.12.2017 составляет 3626 чел.

Предприятие оказывает существенную социальную поддержку работникам: медицинское обслуживание, материальная поддержка в воспитании детей, культурно-массовая и спортивная работа, социальная поддержка женщин-работниц, а также работа с молодежью. В среднем в год в санатории-профилактории свое здоровье поправляют более 1200 жителей г. о. Красноуральск. Большое внимание предприятие уделяет подготовке кадров (свыше 8 млн руб. ежегодно направляется на обучение персонала). Активная социально-экономическая и инвестиционная политика ОАО «Святогор» показывает, что данное предприятие может быть потенциальным участником муниципально-частного партнерства в г. о. Красноуральск.

Условия и предпосылки реализации МЧП в г. о. Красноуральск

Развитие и приведение инфраструктуры г. о. Красноуральск к современному уровню

Таблица 6. Показатели производственно-хозяйственной деятельности ОАО «Святогор»

Наименование показателей	Ед. изм.	Факт, 2016 год	2017 год		Отклонение	
			план	факт	факт, 2016 год	план, 2017 год
Выручка от продаж	тыс. руб.	10773739	11730893	12429842	1656103	698949
Себестоимость	тыс. руб.	8370546	9503467	9641664	1271118	138197
Прибыль от продаж	тыс. руб.	2403193	2227426	2788178	384985	560752
Результат по прочим доходам и расходам	тыс. руб.	-652474	-600251	-957944	-305470	-357693
Прибыль до налогообложения	тыс. руб.	1750719	1627175	1803234	79515	203059
Текущий налог на прибыль	тыс. руб.	259295	295181	487248	227953	192067

Составлено по: Пояснения к годовой бухгалтерской отчетности (форма № 5) за 2017 год. С. 21. URL: <http://www.e-disclosure.ru/portal/files.aspx?id=185&type=3>

требуют определенного объема капитальных вложений, для оценки которого в качестве эталона взят г. о. Верхняя Пышма. По последним данным, прогнозируемое увеличение численности г. о. Верхняя Пышма на 46 тыс. человек потребует вложений в коммунальную, транспортную и социальную инфраструктуру в размере 40 млрд руб. Отсюда можно предположить, что для г. о. Красноуральск с численностью 23 тыс. человек вложения составят порядка 20 млрд руб. Также необходимо учитывать высокую изношенность действующих сетей ЖКХ (80–90%), на замену которых в первом приближении потребуются еще порядка 3 млрд руб. [21, с. 585].

Итого минимальная потребность в капитальных вложениях на создание и реконструкцию инфраструктурных объектов для г. о. Красноуральск составляет около 23 млрд руб., при том что для эффективного ограничения существующего миграционного оттока сроки вложений должны быть достаточно сжатыми.

Согласно утвержденным параметрам на 2018 год объем доходной части бюджета г. о. Красноуральск запланирован в размере 0,96 млрд руб., расходной части – 1,12 млрд руб., что свидетельствует о дефиците городского бюджета 0,16 млрд руб. Из 0,96 млрд руб. плановый объем межбюджетных трансфертов составляет 0,69 млрд руб., оставшиеся 0,45 млрд руб. – в основном обеспечены обязательными платежами (налоги и сборы), преимущественно за счет средств ОАО «Святогор».

В случае если к существующим трансфертам в полном объеме будут добавлены платежи ОАО «Святогор» в региональный и федеральный бюджеты, то максимально возможная доходная часть бюджета г. о. Красноуральск составит около 1,3 млрд руб.

В настоящее время финансирование создания и реконструкции строительных объектов в г. о. Красноуральск осуществляется преимущественно за счет бюджетных средств (табл. 7).

Даже если сделать предположение, что весь бюджет г. о. Красноуральск будет направлен на модернизацию города (что практически нереально), то для покрытия требуемого объема инвестиций потребуются свыше 20 лет. Изменения будут происходить слишком медленно, чтобы воспрепятствовать эмиграции жителей. В связи с этим обостряется необходимость привлечения внебюджетных источников финансирования, в том числе на условиях муниципально-частного партнерства. С учетом того, что по общему правилу механизм муниципально-частного партнерства требует для своей реализации долю вложений частного партнера на уровне не ниже 51%, то, по предварительным оценкам, для г. о. Красноуральск минимальная потребность в частных инвестициях на создание и реконструкцию строительных объектов составляет 12 млрд руб.

В настоящее время объем участия частного сектора в инвестиционно-строительных проектах г. о. Красноуральск находится

Таблица 7. Сведения об объемах поступлений денежных средств из бюджетов, тыс. руб.

Содержание государственной/муниципальной программы	2016 год	2017 год
Развитие системы образования (реконструкция спортивных сооружений при школах, кап. ремонт образовательных учреждений и детских садов и пр.)	18779,23	68108,64
Развитие культуры и молодежной политики (приобретение оборудования и ремонт помещений клубов, дворцов культуры, библиотек и пр.)	73113,13	96060,68
Развитие физической культуры и спорта (содержание зданий, сооружений, строительство спортивных площадок и пр.)	31618,5	32030,9
Развитие и обеспечение сохранности сети автомобильных дорог (ремонт дорожного полотна, строительство новых дорог и пр.)	62921,10	44809,3
Развитие жилищно-коммунального хозяйства (ремонт трубопроводов тепло- и водоснабжения, строительство очистных сооружений, строительство газопроводов, переселение из ветхого и аварийного жилья)	59615,0	111068,4
Составлено по: Паспорт муниципального образования городской округ Красноуральск на 2017 год. С. 30–33. URL: https://krur.midural.ru/article/show/id/63		

на невысоком уровне. Среди последних примеров реализации проектов МЧП следует выделить строительство коттеджного поселка «Молодежный», участниками которого являются Правительство Свердловской области и ОАО «Святогор»⁸. Всего предусмотрено возведение 140 коттеджей, двадцать из которых (260 кв. м) введены в эксплуатацию в 2017–2018 гг. Следующим этапом реализации жилищной программы станет сдача еще 25 объектов, на строительство которых потребуется 144 млн руб.⁹ Красноуральск стал первым городом в Свердловской области, где был дан старт реализации масштабного проекта по строительству малоэтажного жилищного комплекса.

На наш взгляд, невысокая заинтересованность субъектов частного сектора в участии в проектах МЧП обусловлена преимущественно следующими факторами:

1) длительный срок окупаемости капитальных вложений (10–15 лет) при неочевидной гарантии спроса на объект с учетом негативных демографических тенденций;

2) отсутствие типовых инфраструктурных проектов с отлаженным механизмом осуществления;

3) сложность договорных отношений для проектов МЧП по сравнению с государственным заказом или иными видами правоотношений публичной и частной стороны. Это приводит к более высокой стоимости подготовительных, предпроектных работ и занимает значительно больше времени на этапе согласования между муниципальным образованием и субъектами частного сектора.

Существующие нормы федерального законодательства, по нашему мнению, не учитывают специфику муниципальных образований; действует слишком длительная процедура заключения соглашений о МЧП. Так, при частной инициативе с момента подачи предложения о реализации проекта МЧП до момента принятия публичным партнером

решения о реализации проекта проходит до 330 дней, что эквивалентно периоду для проектов ГЧП, реализуемых на федеральном или региональном уровне. Необходимо рассмотреть возможность установления для проектов МЧП более упрощенной и ускоренной процедуры рассмотрения, согласования и заключения контрактов. В таком случае количество соглашений о муниципально-частном партнерстве могло бы возрасти.

Кроме того, все нормативные и методические документы, действующие на территории г. о. Красноуральск, в области МЧП должны быть приведены в соответствие с нормами федерального законодательства. Так, в статье 6 «Положения о муниципально-частном партнерстве в городском округе Красноуральск», действующего с 2016 года, помимо прочего среди форм реализации МЧП перечислены реализация инвестиционных и инновационных проектов; арендные отношения; передача муниципального имущества в доверительное управление; создание совместных (муниципально-частных) предприятий, организаций; создание на территории городского округа специальных территориальных зон, кластеров; создание новых секторов экономики; соглашения о сотрудничестве и взаимодействии в сфере социально-экономического развития городского округа. Данные формы необходимо исключить и оставить только те, которые установлены законодателем.

Заключение

Таким образом, по итогам проведенного исследования авторы пришли к выводу, что для российских моногородов типа г. о. Красноуральск в условиях негативной демографической тенденции (сокращение численности и старение населения) вопросом выживания становится разработка и внедрение различных механизмов развития города и повышения его инвестиционной привлекательности, в том числе за счет

⁸ Краткая характеристика городского округа Красноуральск на 01.01.2018. С. 10. URL: <https://krur.midural.ru/article/show/id/63>

⁹ УГМК выдала льготное жилье сотрудникам «Святогора», 2018. URL: <http://pravdaurfo.ru/news/166613-ugmk-vydala-lygotnoe-zhile-sotrudnikam-svyatogora>

создания новых и реконструкции действующих строительных объектов. Нехватка инвестиционных и финансовых ресурсов для развития экономики и благоустройства города обостряет потребность в привлечении частных инвестиций к реализации инфраструктурных проектов с применением механизма муниципально-частного партнерства. По мнению представителей научного

сообщества и ряда крупных отечественных компаний, МЧП является перспективным механизмом развития городского хозяйства. Однако эффективному применению данного механизма в российских моногородах препятствует ряд условий и факторов, при наличии которых доля участия частных инвесторов будет оставаться по-прежнему на низком уровне.

ЛИТЕРАТУРА

1. Вигушина Е.П., Иванова С.А. Современные тенденции развития моногородов: итоги и перспективы // Экономика и предпринимательство. 2015. № 8–2 (61–2). С. 1090–1097.
2. Цумарова Е.Ю. Моногорода как объект государственного регулирования: обзор международного и российского опыта // *Studia Humanitatis Borealis*. 2017. № 1. С. 31–42.
3. Дугарова Г.Б. В работе Географический подход к исследованию моноспециализированных городов Байкальского региона // География и природные ресурсы. 2012. № 2. С. 116–121. URL: <http://www.izdatgeo.ru/pdf/gipr/2012-2/116.pdf>
4. Александрова И.В. Воспроизводство населения как объект социального управления (на примере монопромышленного города). Казань: РИЦ «Школа», 2007. 164 с.
5. Иванов О.Б., Бухвальд Е.М. Моногорода России: от аутсайдеров к лидерам экономического развития // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2017. № 5. С. 7–21.
6. Чаркина Е.С., Мирошников С.Н. Развитие моногородов: проблемы и решения // Теоретическая и прикладная экономика. 2017. № 2. С. 46–53. DOI: 10.25136/2409-8647.2017.2.22497
7. Соколов М.Ю. «Безопасные и качественные дороги» – приоритетный проект транспортной политики // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2016. № 5 (66). С. 3–6.
8. Оборин М.С., Шерешева М.Ю., Иванова С.А. Анализ результатов государственной поддержки и тенденций развития моногородов РФ // Государственное управление. Электронный вестник. 2018. № 68. С. 211–241.
9. Морозова Г.Ю., Дебелая И.Д. Формирование комфортной городской среды на примере Хабаровска // Изв. Самар. науч. центра РАН. 2017. № 2–1. С. 144–150.
10. Проблемы экономики и управления предприятиями, отраслями, комплексами / Н.В. Абдуллаев [и др.]. Новосибирск: ООО «ЦРНС», 2016. 212 с.
11. Ивановский А.В., Сольская И.Ю., Рябуценко О.А. Инструменты управления инвестиционным процессом на железнодорожном транспорте // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2015. № 4 (48). С. 181–185.
12. Куреши З. Глобальный вызов развития инфраструктуры и роль «Группы двадцати» и БРИКС // Вестн. международ. организаций: образование, наука, новая экономика. 2017. № 2. С. 164–193.
13. Городнова Н.В., Пешкова А.А. Развитие модели государственно-частного партнерства в России // *International Journal of Innovative Technologies in Economy*. 2016. № 3 (5). С. 14–21.
14. Roumboutsos A. Public Private Partnerships in Transport Infrastructure. *Transport review*, 2016, vol. 36, iss. 2, pp. 167–169. DOI: 10.1080/01441647.2016.1134044

15. Wang Y., Zhao J.Z. Motivations, Obstacles and Resources. *Public Performance & Management Review*, 2014, vol. 37, iss. 4, pp. 679–704. DOI: 10.2753/PMR1530-9576370407
16. Есин В.В. Сферы применения муниципально-частного партнерства и государственно-муниципально-частного партнерства // Конституционное и муниципальное право. 2017. № 9. С. 64–72.
17. Гладун Т.Н. Муниципально-частное партнерство как инструмент социально-экономического развития муниципальных образований // Актуальные проблемы современности: наука и общество. 2014. № 1 (2). С. 30–33.
18. Mostafavi A., Abraham D., Sinfield J. Innovation in Infrastructure Project Finance: A Typology for Conceptualization. *International Journal of Innovation Science*, 2014, vol. 6, iss. 3, pp. 127–144. DOI: 10.1260/1757-2223.6.3.127
19. Емельянов А.А. Анализ и прогноз демографических тенденций ресурсного моногорода на примере ГО «Красноуральск» // Российские регионы в фокусе перемен: сб. докл. XII Международ. конф., 16–18 ноября 2017 г. Екатеринбург: Изд-во УМЦ УПИ, 2018. Ч. 1. С. 582–583.
20. Sheppard E., Barnes T.J. *A Companion to Economic Geography*. USA, Los Angeles, 2005. 554 p.
21. Воронов Д.С. Динамический подход к оценке конкурентоспособности предприятий // Маркетинг в России и за рубежом. 2014. № 5. С. 92–102.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Городнова Наталья Васильевна – доктор экономических наук, профессор, доцент. Федеральное государственное образовательное учреждение высшего образования «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина». Россия, 620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19. E-mail: n.v.gorodnova@urfu.ru. Тел.: +7(912) 657-18-58.

Воронов Дмитрий Сергеевич – кандидат экономических наук, заведующий кафедрой прикладной экономики. Негосударственное частное образовательное учреждение высшего образования «Технический университет УГМК». Россия, 624091, Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, пр-т Успенский, д. 3. E-mail: vds1234@yandex.ru. Тел.: +7(922) 611-12-90.

Емельянов Антон Андреевич – кандидат экономических наук, доцент кафедры прикладной экономики. Негосударственное частное образовательное учреждение высшего образования «Технический университет УГМК». Россия, 624091, Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, пр-т Успенский, д. 3. E-mail: a.emelyanov@ugmk.com. Тел.: +7(919) 382-35-28.

Пешкова Анастасия Алексеевна – аспирант. Федеральное государственное образовательное учреждение высшего образования «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина». Россия, 620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19. E-mail: np91@list.ru. Тел.: +7(950) 642-24-67.

Gorodnova N.V., Voronov D.S., Emel'yanov A.A., Peshkova A.A.

REVISITING THE CONDITIONS AND PREREQUISITES FOR THE IMPLEMENTATION OF MUNICIPAL-PRIVATE PARTNERSHIP IN SINGLE-INDUSTRY TOWNS IN RUSSIA

The presence of specific factors such as a territory, low settlement density and regions' inequality raises one of the urgent problems for the Russian state – the development of single-industry towns amid coordinated and progressive infrastructure renewal. Currently, there are priority projects and programs at the federal level in construction and reconstruction of infrastructure facilities in single-industry towns. Their implementation requires significant capital investment and is currently carried out mainly at the expense of public funds. Amid limited budget funding there is a need for private investment, attracting which is possible under the terms of municipal-private partnership. The establishment of state legal framework for the formation and functioning of municipal-private partnership suggests that this institution can become one of the promising tools for the development of urban economy. In our view, the issue of how to use this tool in resource and single-industry towns is not sufficiently covered in literature. In this regard, the purpose of the article is to study the conditions and prerequisites for the implementation of mechanism of municipal-private partnership as a factor in the development of single-industry towns in Russia. To achieve this goal, the authors conducted a case study of Krasnouralsk with OAO Svyatogor being the city-forming enterprise. As a result of the research conducted with the use of general scientific methods of analysis and synthesis, the authors concluded that the development of municipal-private partnership in Russian single-industry towns is hampered by factors such as limited extra-budgetary funding, long payback period of projects, underdeveloped regulatory framework. The area for further research is the study of conditions and prerequisites for the implementation of municipal-private partnership in other single-industry towns in Russia. The results can be useful for the representatives of the scientific community, public authorities, and analytical centers engaged in research in the development of municipal-private partnership.

Municipal-private partnership, development of single-industry towns, infrastructure projects in cities.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Gorodnova Natal'ya Vasil'evna – Doctor of Economics, Professor, Associate Professor. Federal State Institution of Higher Education “Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin”. 19, Mira Street, Ekaterinburg, 620002, Russian Federation. E-mail: n.v.gorodnova@urfu.ru. Phone: +7(912) 657-18-58.

Voronov Dmitrii Sergeevich – Ph.D. in Economics, Head of Department for Applied Economics. Non-State Private Institution of Higher Education “UMCC Technical University”. 3, Uspenskii Avenue, Verkhnyaya Pyshma, 624091, Sverdlovsk Oblast, Russian Federation. E-mail: vds1234@yandex.ru. Phone: +7(922) 611-12-90.

Emel'yanov Anton Andreevich – Ph.D. in Economics, Associate Professor at the Department for Applied Economics. Non-State Private Institution of Higher Education “UMCC Technical University”. 3, Uspenskii Avenue, Verkhnyaya Pyshma, 624091, Sverdlovsk Oblast, Russian Federation. E-mail: a.emel'yanov@ugmk.com. Тел.: +7(919) 382-35-28.

Peshkova Anastasiya Alekseevna – Post-Graduate Student. Federal State Institution of Higher Education “Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin. 19, Mira Street, Ekaterinburg, 620002, Russian Federation. E-mail: np91@list.ru. Тел.: +7(950) 642-24-67.