

УДК 336.3 DOI: 10.14451/1.248.309

Теоретические основы формирования механизма зеленого финансирования развития городского транспортного комплекса

© 2025 **Гончарук Ольга Васильевна**

Доктор экономических наук, профессор. Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики, Санкт-Петербург, Россия.

E-mail: olga.v.goncharuk@gmail.ru

© 2025 **Паули Сергей Александрович**

Аспирант. Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики, Санкт-Петербург, Россия.

E-mail: serj.paul@gmail.com

Ключевые слова: зеленое финансирование, экономический механизм, механизм зеленого финансирования, городской транспортный комплекс, принципы, цели, задачи.

В статье охарактеризованы методологические положения зеленого финансирования; обобщены подходы к раскрытию понятия «экономический механизм» и «финансовый механизм»; сформулировано авторское понятие «механизм зеленого финансирования развития городского транспортного комплекса», определены роль и место механизма зеленого финансирования развития городского транспортного комплекса в механизме управления развитием города; определены общие и специфические принципы, цели и задачи механизма зеленого финансирования развития городского транспортного комплекса.

Введение

Обеспечение комфортности городской среды, с одной стороны, и энергоперехода, с другой стороны, определяют необходимость формирования механизма развития зеленого финансирования городского транспортного комплекса. Сложность задачи определяется не только необходимостью внедрения новых технологических и технических решений, которые позволяют существенно сократить использование дизельных

и бензиновых двигателей на основе развития электротранспорта, но и высоким уровнем физического и морального износа парков автобусов, троллейбусов, трамваев, которое наблюдается главным образом в средних и малых городах. В связи с этим одним из эффективных направлений обновления транспортного комплекса является активное использование зеленых финансовых инструментов.

Методология зеленого финансирования базируется на следующих основных положениях [7; 8]:

- зеленое финансирование является составной частью ответственного финансирования и тем самым формируется самостоятельная сфера ESG-finance;
- система зеленого финансирования формируется на пересечении двух сфер: финансового рынка и экономической деятельности, приоритетами и ограничениями которой являются экологические факторы;
- в контур системы зеленого финансирования входят [6]:
 1. субъекты, участвующие в системе зеленого финансирования, в том числе – органы регулирования финансового рынка и уполномоченные органы в области охраны окружающей среды;
 2. эмитенты «зеленых» облигаций и заемщики финансовых средств, финансирующие организации, инвесторы, управляющие активами и иные участники финансового рынка;
 3. инфраструктурные и сервисные организации, в том числе организаторы биржевой торговли, рейтинговые агентства, верификаторы и сертифицирующие агентства;
 4. профессиональные, экспертные и исследовательские организации.

Как и большинство стран, реализующих ESG-повестку, Россия формирует свою национальную стратегию развития системы зеленого финансирования, которая должна включать четыре блока/уровня:

1. учет международного опыта финансирования развития зеленой экономики;
2. учет национальных особенностей ресурсной базы и экологических факторов;
3. адаптацию концептуальных положений зеленого финансирования к специфике отдельных регионов, отраслей и предприятий;
4. формирование механизмов экономического стимулирования и административного принуждения предприятий и организаций к формированию концепции зеленого финансового менеджмента.

«Озеленение» городского транспорта как одна из стратегий его развития определяет необходимость разработки финансовых механизмов, использование которых позволяет достичь стратегических целей. Как показал проведенный анализ, в теории и в практике развития зеленой экономики все больше внимания уделяется формированию организационно-экономических и финансово-организационных механизмов, что позволяет алгоритмизировать управленческие процессы и повысить их эффективность.

Основная часть

Формирование механизма зеленого финансирования городского транспортного комплекса предполагает решение ряда теоретических вопросов, основные из которых: определение содержания и особенностей механизма, принципов его формирования, его целей и задач, методов и инструментов привлечения финансовых ресурсов.

При этом необходимо учитывать, что для механизма финансирования городской транспортной системы, как объекта воздействия, обладают своими особенностями, которые заключаются: во внутренней специфике (технико-технологические характеристики транспортных средств, повышенные требования к безопасности, экологичности транспортного процесса), в разнообразии организационно-правовых форм хозяйствования на транспорте (государственные предприятия, частные компании, индивидуальные предприятия, самозанятые), а также во множественности каналов финансирования функционирования и развития транспортного комплекса: бюджеты всех уровней, Национальный проект «Эффективная транспортная система», включающий в себя комплекс федеральных проектов, государственно-частное партнерство, собственные денежные средства частных предпринимателей, привлеченные на финансовом рынке ресурсы.

Понятие «механизм» активно используется в экономических исследованиях. Так, в статье Горбунова Ю. В. «О понятии «механизм» в экономических науках» [4], приведен широкий круг определений, из которых отметим определения

следующих авторов Сеяловой Г. С. [12], Гурвица Л. [13], Федоровича В. О. [14], Цветкова А. Н. [15], Шишкина Д. Г. [16], Барабанова А. И. [2], Прокофьевой Т. Ю. [11], Бакуменко О. А. [1]:

- «Экономический механизм — это система, формирующая производственные отношения как способ организации производства, форма управления (план, экономические нормы, цены, прибыль, заработная плата, финансы, кредит, принятие решений), а также в производственных отношениях, но и в организации сил и структуры производства» [12];
- «Механизм — взаимодействие между субъектами и центром, состоящее из трех стадий: каждый субъект в частном порядке посылает центру сообщение, центр, получив все сообщения, вычисляет предполагаемый результат; центр объявляет результат и по необходимости претворяет его в жизнь» [13];
- «Организационно-экономический механизм управления собственностью представляет собой разноразрядную иерархическую систему основных взаимосвязанных между собой элементов и их типовых групп (субъектов, объектов, принципов, методов и инструментов и т.п.), а также способов их взаимодействия, включая интеграцию и дезинтеграцию, в ходе и под влиянием которых гармонизируются экономические отношения (интересы) государства, собственников (участников и акционеров), кредиторов и персонала, включая представителей высшего менеджмента корпорации, и общества» [14];
- «Механизм как совокупность императивных (обязательных к выполнению) и индикативных (рекомендательных) регламентов, задающих ограничения или определяющих возможности для управляемого объекта» [15];
- «Механизм управления — совокупность процедур принятия и инструментов реализации управленческих решений» [16];
- «Механизм — это организованная и одновременно организующая система событий, явлений, процессов, подчиняющихся законам, имеющая цель, определенную структуру с по-

мощью которой раскрывается цель. Механизм представляет собой результат целенаправленной деятельности и некоторую совокупность институций, норм, правил, обеспечивающих при определенных условиях формирование заданных явлений» [2];

- организационно-экономический механизм — «это часть экономического механизма в виде сложной регулируемой системы, представляющей собой совокупность элементов (ресурсов), необходимых для «запуска» и функционирования экономического процесса и достижения определенного результата» [11];
- организационно-экономический механизм — «это совокупность системы задач межрегионального взаимодействия и системы форм и инструментов реализации поставленных задач. Элементами модели организационно-экономического механизма управления межрегиональным взаимодействием на уровне макрорегиона выступают: субъекты и объекты управления, факторы внешней и внутренней среды регионального развития, атрибуты стратегического управления социально-экономическим развитием региона» [1].

Как следует из анализа приведенных определений, экономический механизм понимается как система, как процесс, как совокупность взаимосвязанных элементов в зависимости от целей исследований.

Анализ подходов к определению «механизм зеленого финансирования» показал, что как самостоятельное оно не определено, но в основе его лежит понятие «финансовый механизм» («механизм финансирования»), по поводу которого существует определенное единство взглядов, когда его в целом понимают как *совокупность финансовых отношений, финансовых методов и финансовых инструментов, используемых для воздействия на процессы и объекты.*

Отраслевые особенности зеленого финансирования на современном этапе охарактеризованы в аналитическом докладе, подготовленном коллективом авторов под руководством

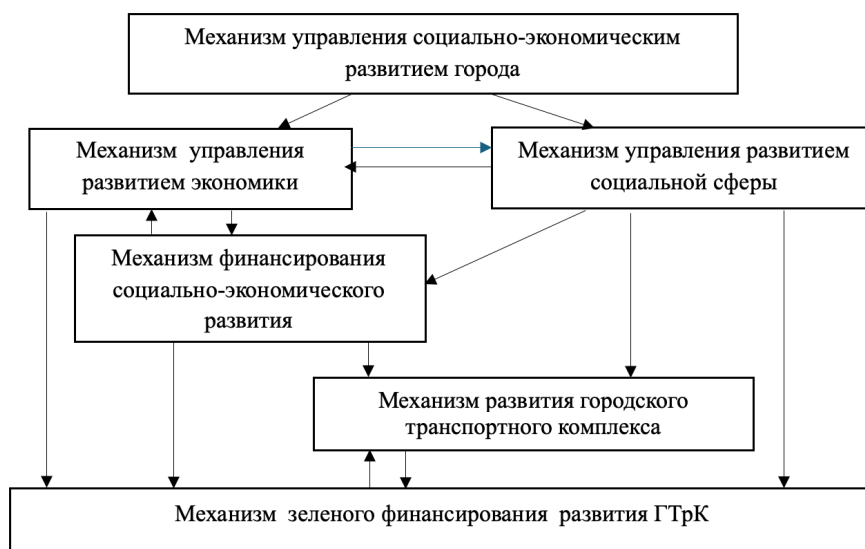


Рис. 1. Место механизма зеленого финансирования ГТрК в общем механизме управления развитием города/региона.

Винокурова Е. [1], в статьях Ершова Д. Н., Сиговой М. В., Никитиной И. А. [6], Дзущевой Л. Т., Казенновой Ю. А., Марениной О. И., Маковецкого М. Ю. [5], Дегтяревой И. В., Шалиной О. И., Неучевой М. Ю. [10] и др.

В силу многоканальности финансирования городского транспортного комплекса финансовый механизм «озеленения» ГТрК может быть спроектирован на принципах взаимодействия органов власти и управления, институтов гражданского общества и ассоциаций, объединяющих организации различных отраслей транспорта.

В силу сложности и многозначности понятий «городской транспортный комплекс», «зеленое финансирование», «финансовый механизм», понятие «механизм зеленого финансирования развития городского транспортного комплекса (ГТрК)» представляется возможным раскрыть в различных аспектах: системном, процессном, институциональном.

Проведенный анализ позволил сделать вывод, что механизм зеленого финансирования развития ГТрК следует понимать:

- во-первых, как сложную систему взаимодействия органов власти и управления всех уровней, а также общественных и предпринимательских ассоциаций и институтов, обеспечи-

вающую улучшение экологии в городе;

- во-вторых, как совокупность управленческих процедур, нацеленных на формирование и обеспечение экологической повестки в соответствии с ESG-принципами;
- в-третьих, как совокупность институтов, деятельность и взаимодействие которых направлено на зеленое финансирование ГТрК.

Роль и место механизма зеленого финансирования развития ГТрК в механизме управления развитием города

Поскольку городской зеленый транспорт как объект управления соотносится с общим объектом финансирования – развитие города – как частное и общее, то и механизм зеленого финансирования ГТрК является частным механизмом в структуре общего механизма финансирования развития города. Отметим, что количество частных механизмов зависит как от общефедеральных установок, так и от региональных / местных инициатив.

К числу основных организационно-экономических механизмов относятся: механизм управления экономическим развитием, механизм управления социальным развитием. Каждый из этих механизмов дополняется частным механизмом – механизмом финансирования каждого из блоков. В свою очередь каждый из частных механиз-

мов финансирования включает в себя механизмы отдельных государственных программ, механизмы отдельных целевых установок. Механизм зеленого финансирования развития ГТрК, таким образом, является комбинированным частным механизмом (Рисунок), как и комбинированным частным механизмом является механизм развития городского транспортного комплекса.

К основным особенностям исследуемого механизма зеленого финансирования ГТрК, по нашему мнению, относятся следующие:

- является одним из частных механизмов общего механизма финансирования социально-экономического развития города;
- формируется и совершенствуется с учетом целевых установок в повышении экологичности транспортного комплекса;
- возможны противоречия между финансовыми интересами города и отдельных транспортных предприятий;
- возможны противоречия между общим и частными механизмами финансирования отдельных программ социально-экономического развития города, а также между частными механизмами зеленого финансирования отдельных видов транспорта;
- должен обеспечивать гармонизацию экономических (финансовых) интересов транспортных организаций и социальных и экономических интересов жителей города, что предполагает возможную двойственность отдельных или каждого из элементов этого механизма.

Таким образом, механизм зеленого финансирования развития ГТрК является частным механизмом, который обеспечивает решение сово-

купности локальных задач развития зеленого транспорта. Роль механизма зеленого финансирования развития ГТрК заключается в финансировании экологически привлекательных транспортных проектов в интересах населения города.

Принципы формирования механизма зеленого финансирования развития ГТрК

Формирование финансового механизма основано на определенных принципах. Так, например, принципы государственного стратегического планирования (единство и целостность, разграничение полномочий, преемственность и непрерывность, сбалансированность системы, результативность и эффективность, ответственности участников, прозрачности (открытости), реалистичности, ресурсной обеспеченности, измеряемости целей, соответствия показателей целям, программно-целевой подход) определены и охарактеризованы в ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ [9]. Указанная совокупность целей соответствует любой управленческой деятельности и следовательно – общему механизму финансирования развития города / региона.

Для каждого частного механизма целесообразно определять свою совокупность принципов, которая не противоречит общей совокупности. К общим принципам формирования механизмов финансово-экономического характера следует отнести основные: принцип системности, принцип комплексности, принцип сопоставимости целей, задач, результатов, принцип законности, принцип многовариантности, принцип учета временного фактора (табл. 1).

Таблица 1. Общие принципы формирования и совершенствования механизма зеленого финансирования развития ГТрК (МЗФР ГТрК).

Принцип	Характеристика	Особенности для МЗФР ГТрК
Принцип системности	Целеполагание, иерархичность, наличие внутренней структуры, взаимозависимость с внешней средой, информационный обмен, управляемость	Наличие целеполагания Содержательное структурирование Высокая степень зависимости от факторов внешней среды Активный информационный обмен между участниками на всех этапах
Принцип комплексности	Учет многоуровневости взаимодействия на основе выделения взаимосвязей элементов и интересов участников процессов	Учет интересов всех участников транспортного процесса, субъектов экономики и населения города
Принцип сопоставимости целей, задач и результатов	Ориентированность на результат при определении целей и задач и организации их достижения/выполнения	Выбор оптимальных моделей финансирования, соответствующей целям и задачам зеленого финансирования
Принцип законности	Следование законодательству при принятии управленческих решений	Учет норм финансового, гражданского, налогового, банковского, страхового, таможенного, административного права
Принцип многовариантности	Учет многообразия возможных траекторий проектирования и развития экономических и управленческих процессов	Выбор методов финансирования в соответствии с выбранными критериями
Принцип учета временного фактора	Оценка макроэкономических и микроэкономических параметров, факторов, рисков	Разработка методов и моделей учета параметров, факторов и рисков при выборе и реализации финансовых моделей

Формирование механизма зеленого финансирования развития городского транспортного комплекса представляет собой процесс, который должен основываться на ряде *специфических* принципов, основные из которых: целеполагание, ресурсообеспеченность, эффективность, комплексность.

Целеполагание как обязательный принцип применительно к механизму зеленого финансирования развития городского транспортного комплекса означает необходимость формирования совокупности целей, отвечающих интересам как жителей города, участников транспортного процесса, субъектов зеленого финансирования.

Ресурсообеспеченность следует также рассматривать как значимый принцип применительно к механизму зеленого финансирования развития городского транспортного комплекса, поскольку транспортный комплекс является необходимым условием общественного производ-

ства и соответственно обеспеченность финансами его «зеленого» развития определяет в значительной степени не только комфортность городской среды, но и пропорции городского социально-экономического развития.

Эффективность как принцип формирования механизма зеленого финансирования развития городского транспортного означает, что при выборе зеленых финансовых инструментов, методов и источников их привлечения необходимо оценивать как ожидаемые эффекты, так и затраты, связанные со всем комплексом «озеленения» городского транспортного комплекса.

В силу внутренней неоднородности любого городского транспорта принцип комплексности финансирования предполагает учет финансовых интересов и финансовых потенциалов всех субъектов транспортного процесса: органов власти и управления, бизнеса, населения.

Таким образом, при разработке концепций, стратегий, программ озеленения городского транспортного комплекса необходимо для их успешной реализации формировать механизм зеленого финансирования с учетом как общих, так и специфических принципов таких, как: целеполагание, ресурсообеспеченность, эффективность, комплексность, что позволит обеспечить необходимыми финансовыми ресурсами как развитие экологически чистого транспорта, так и повышение уровня комфортности городской среды.

Цели и задачи механизма финансирования развития городского транспортного комплекса

Как было отмечено, при формировании финансового механизма первым и основным условием (элементом), как и для всех механизмов организационно-экономического характера, является целеполагание.

Механизм зеленого финансирования развития ГТрК интегрирует следующие функциональные бизнес-процессы: этап согласования покупки транспортных средств, этап приобретения и этап ввода в действие (в строй), этап эксплуатации транспортных средств. Для городских властей и транспортных компаний, которые являются, как правило, коммерческими организациями, цели различаются. Для города целью механизма является обеспечение потребностей в перевозках грузов и пассажиров экологически чистым транспортом, для транспортных организаций – заключение договора на поставку и эксплуатацию транспортных средств и получение прибыли.

Гармонизация целей города и транспортных организаций заключается в том, чтобы договор был исполнен в соответствии с целями обоих участников зеленого финансирования (табл. 2).

Таблица 2. Цели механизма зеленого финансирования развития ГТрК.

Субъект	Подготовка зеленого транспортного проекта	Реализация зеленого транспортного проекта
Город	Заключение договора финансирования	Снижение уровня загрязнения воздуха и воды Обеспечение потребностей в перевозках грузов и пассажиров Стабильность транспортных тарифов
Транспортные организации	Выбор транспортных средств	Получение прибыли

Поскольку цели реализуются через комплексы задач, определим особенности задач применительно к каждому субъекту зеленого финансирования.

Для города такими задачами являются:

- согласование объема зеленого финансирования;
- выбор, обоснование и согласование транспортных средств, приобретение которых планируется финансировать;
- подготовка договора и согласование его финансово-экономических параметров;
- осуществление финансового контроля ис-

- полнения договора поставки транспортных средств;
- своевременное исполнение финансовых обязательств в соответствии с договором;
- осуществление финансового и экологического контроля при эксплуатации транспортных средств;
- оценка бюджетной и социальной эффективности финансирования «озеленения» ГТрК.

Для транспортных организаций основными задачами при участии в программе зеленого финансирования являются:

- эксплуатация транспортных средств в соот-

- ветствии с техническими условиями;
- своевременное исполнение финансовых обязательств в соответствии с договором;
- оценка финансовой эффективности эксплуатации транспортного средства.

При этом комплекс задач, как и комплекс целей

может также быть структурирован в зависимости от этапа взаимодействия города и транспортных компаний, объемов финансирования по целевым программам и др.

В таблице 3 обобщены задачи в зависимости от этапа финансирования зеленого транспортного проекта (подготовка, исполнение, завершение).

Таблица 3. Задачи механизма зеленого финансирования развития ГТрК.

Субъект	Задачи
Город	Согласование объема зеленого финансирования Выбор, обоснование и согласование транспортных средств, приобретение которых планируется финансировать Подготовка договора и согласование его финансово-экономических параметров Осуществление финансового контроля исполнения договора поставки транспортных средств Своевременное исполнение финансовых обязательств в соответствии с договором Осуществление финансового и экологического контроля при эксплуатации транспортных средств Оценка бюджетной и социальной эффективности финансирования «озеленения» ГТрК
Транспортные организации	Эксплуатация транспортных средств в соответствии с техническими условиями Своевременное исполнение финансовых обязательств в соответствии с договором Оценка финансовой эффективности эксплуатации «зеленого» транспортного средства

Заключение

Таким образом, при разработке и совершенствовании политики устойчивого развития на уровне отдельного города особое внимание должно уделяться механизмам ее реализации. Для городского транспортного комплекса целесообразны не только обоснование зеленой стратегии

его развития, но и формирование механизма зеленого финансирования в соответствии с разработанными теоретическими положениями, что позволит существенно повысить эффективность управленческих действий по повышению уровня экологичности городской среды в соответствии с ESG-принципами.

Библиографический список

1. Бакуменко О. А. Организационно-экономический механизм управления межрегиональным взаимодействием субъектов РФ (на примере Северо-Западного федерального округа) // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. — 2018. — Т. 11, № 3. — С. 117–131.
2. Барабанов А. И. Управление конкурентоспособностью региона : монография. — Вологда : ВО РАН, 2014. — 160 с.
3. Глобальная зеленая повестка в Евразийском регионе. Евразийский регион в глобальной зеленой повестке. Аналитический доклад / Е. Винокуров [и др.]. — Алматы : Евразийский банк развития, 2023. — URL: https://eabr.org/upload/iblock/bba/EDB_2023_Report-2_Green-Agenda_rus-_2_.pdf?ysclid=mcqc1r44yq956527439 (дата обр. 15.05.2025).
4. Горбунов Ю. В. О понятии «механизм» в экономических науках // Экономика. Профессия. Бизнес. — 2018. — Т. 2, № 2. — С. 17–21.
5. Дегтярева И. В., Шалина О. И., Неучева М. Ю. Зеленое финансирование: мировой и российский опыт // Уфимский гуманитарный научный форум. — 2024. — № 2. — С. 45–56. — DOI: [10.47309/2713-2358-2024-2-45-56](https://doi.org/10.47309/2713-2358-2024-2-45-56).
6. Ершов Д. Н., Сизова М. В., Никитина И. А. Отражение концепции энергоперехода в стратегиях развития отраслей и регионов России // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. — 2023. — Т. 39, № 1. — С. 73–101.

7. Зеленые финансы: повестка дня для России. Диагностическая записка. – 2018. – URL: https://cbr.ru/Content/Document/File/51270/diagnostic_note.pdf (дата обр. 15.06.2025).
8. Концепция организации в России методологической системы по развитию зеленых финансовых инструментов и проектов ответственного инвестирования. – URL: https://cbr.ru/Content/Document/File/84163/press_04102019.pdf (дата обр. 15.06.2025).
9. О стратегическом планировании в Российской Федерации: Федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ. – URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/38630> (дата обр. 15.05.2025).
10. Продукты и инициативы в области зеленых финансов в Российской Федерации / Л. Т. Дзущева [и др.] // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2025. – № 6. – С. 63–71. – DOI: [10.17513/vaael.4193](https://doi.org/10.17513/vaael.4193).
11. Прокофьева Т. Ю. Соотношение понятий «экономический механизм» и «организационно-экономический механизм» // Вестник МФЮА. – 2017. – № 1. – С. 21–26.
12. Сеялова Г. С. Организационно-экономический механизм управления предприятиями : монография. – Оренбург, 2006. – 180 с.
13. Теория экономических механизмов (Нобелевская премия по экономике 2007 г. Часть № 1). – URL: <http://institutiones.com/theories/259-2007-1.html> (дата обр. 15.06.2025).
14. Федорович В. О. Состав и структура организационно-экономического механизма управления собственностью крупных промышленных корпоративных образований / Сибирская финансовая школа. – 2008. – URL: <https://masters.donntu.ru/2008/fem/parvina/library/st5.htm?ysclid=lunyb0oaea523909226> (дата обр. 15.06.2025).
15. Цветков А. Н. Инновационный императив для России : монография. – СПб., 2010. – 218 с.
16. Шишкин Д. Г. Сущность организационно-экономического механизма развития предпринимательских структур // Российское предпринимательство. – 2013. – 2(224). – С. 27–33.