

УДК 334.723.2

М. Ю. Соколов

К ВОПРОСУ О ПРИМЕНЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Дата поступления: 10.09.2015

Решение о публикации: 25.09.2015

Цель: Раскрыть возможности современных механизмов государственно-частного партнерства в развитии транспорта и привлечения инвестиций в транспортную инфраструктуру. **Методы:** Используются общеэкономические и статистические методы анализа ситуации в стране и стратегии реализации государственно-частного партнерства как инструмента привлечения инвестиций в транспортную сферу. **Результаты:** Выявлены основные проблемы и направления развития механизмов государственно-частного партнерства путем использования концессионных соглашений в практике транспортных предприятий и организаций.

Транспорт, государственно-частное партнерство, концессии, инвестиции, инфраструктура.

Maksim Yu. Sokolov, Cand. Sci. (Econ.), Minister of Transport of the Russian Federation. ON USING PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE TRANSPORT SECTOR

Objective: To reveal insights into opportunities of contemporary mechanisms of public-private partnership in developing transport and attracting investment to the transport infrastructure. **Methods:** General economic and statistical methods were used for analysis of the situation in Russia and of the strategy for realisation of public-private partnerships as a method for attracting investment to the transport sector. **Results:** Main problems and development directions of mechanisms of public-private partnership by using concession agreements in the practice of transport enterprises and organisations were pointed out.

Transport, public-private partnership, concessions, investments, infrastructure.

В целях стабилизации экономики и развития транспортной инфраструктуры России в сложившихся геополитических условиях возникает необходимость в мобилизации внутренних ресурсов и в адресном привлечении частных инвестиций на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). Развитие механизмов ГЧП и их эффективная реализация на практике становятся приоритетными задачами органов государственного и регионального управления. При этом, несмотря на отсутствие в сфере ГЧП единой правовой базы, в последние годы появилась устойчивая тенденция реализовывать крупные инфраструктурные проекты на принципах ГЧП.

ГЧП сегодня – это инструмент долгосрочного взаимовыгодного сотрудничества госу-

дарства и частного сектора, направленный на строительство или реконструкцию объектов общественной инфраструктуры при условии сбалансированного распределения компетенций, ответственности и риска на различных этапах реализации инвестиционных проектов.

Одной из эффективных форм ГЧП, способствующих привлечению инвестиций в развитие инфраструктуры и обеспечению конкурентоспособности и качества товаров, работ и услуг, является концессионное соглашение. Подготовку и заключение концессионных соглашений регулируют Федеральный закон «О концессионных соглашениях» [7], а также развивающие его нормативно-правовые акты федерального и (или) регионального уровня.

По данным, опубликованным Минэкономразвития России, в 2014–2015 гг. количество заключенных концессионных соглашений увеличилось в 5 раз по сравнению с предыдущим периодом.

Предметом концессионного соглашения (от лат. *concessio* – разрешение, уступка) является передача в эксплуатацию на определенных условиях природных ресурсов, предприятий, объектов инфраструктуры.

По концессионному соглашению концессионер (частное лицо) инвестирует в строительство или реконструкцию объекта инфраструктуры, право собственности на который будет принадлежать концеденту (государству), с целью эксплуатацию объекта в течение некоторого долгосрочного периода и получения дохода от его использования.

Наиболее распространенными видами инфраструктуры при заключении концессионных соглашений в России являются социальная, коммунальная и транспортная инфраструктура. Согласно материалам исследования Минэкономразвития России, в настоящее время на территории Российской Федерации на различных этапах реализации находятся 436 концессионных соглашения, в том числе в коммунальной и энергетической сферах 329, в социальной 65, в сфере транспорта 41. К сожалению, только 7% из них считаются капиталоемкими, в которых предусматривается привлечение банковского кредитования и предоставление капитального гранта в виде государственных субсидий для реализации проекта. В большинстве случаев в таких проектах на каждый бюджетный рубль привлекаются два рубля частных инвестиций, при этом соотношение собственных и заемных средств концессионера в реализации проекта соотносится в пропорции 20 : 80.

В большей степени концессионный механизм ГЧП проработан в отношении дорожного хозяйства, в частности, автомобильных дорог. Это объясняется тем, что полномочия концедента здесь осуществляет Государственная компания «Российские автомобильные дороги», деятельность которой способствует

квалифицированному выстраиванию партнерских отношений, в том числе с иностранными инвесторами.

Среди успешных проектов дорожного хозяйства на федеральном уровне – первая российская концессия по строительству и эксплуатации на платной основе «Нового выхода на МКАД с автомобильной дороги М-1 „Беларусь“ Москва – Минск», заключенная с консорциумом ОАО «Главная дорога». Предмет данного концессионного соглашения – 18-километровый участок трассы с пропускной способностью 70–80 тысяч автомобилей в сутки. Общий объем капитальных вложений составил 25 млрд руб., из которых 11 млрд руб. были выделены Инвестиционным фондом Российской Федерации. Концессионером, отобранным для реализации проекта, стала специальная проектная компания, сформированная под управлением УК «Лидер», которая обеспечила ввод участка автомобильной дороги в эксплуатацию на платной основе с 2014 г. Концессионные соглашения были заключены также в отношении участков автомобильной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург» (км 15–58 и км 543–684 по трассе), где концессионерами выступают ООО «Северо-западная концессионная компания» и ОАО «Магистраль двух столиц», соответственно. Оба консорциума образованы с участием французской компании Vinci. В ОАО «Магистраль двух столиц» участвует группа «ВТБ».

Механизм концессионных соглашений, когда кредитные организации являются основой для создания специализированных проектных организаций – будущих участников концессионных конкурсов, больше отражает российскую практику ГЧП. В зарубежной практике чаще встречается ситуация, когда лидером консорциума выступает инфраструктурная компания, как, например, испанская Sacyr. Последняя принимала участие в одном из российских концессионных конкурсов.

При реализации инвестиционных проектов в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации ключевыми участниками инвестицион-

ной деятельности выступают банки и иные кредитные организации. К таким участникам, в частности, можно отнести УК «Лидер» при строительстве северного дублера Кутузовского проспекта в Москве, банк ВТБ при создании мостовых переходов через реки Кама и Буй в Удмуртии, Газпромбанк и ВТБ при реализации проекта «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге.

Накопленный положительный опыт реализации концессионных проектов строительства автомобильных дорог можно распространять на другие объекты транспортной инфраструктуры, например, железные дороги, морские и речные порты, аэропорты и аэродромы. Однако на данный момент большинство инвестиционных проектов, обсуждаемых в сфере транспортной инфраструктуры, находится на начальной стадии – стадии разработки концепции и обоснования эффективности инвестиций.

Не вызывает сомнений, что концессионное соглашение может служить одним из эффективных экономических механизмов ГЧП в целях развития наземной инфраструктуры воздушного транспорта, в частности аэродромов. Вместе с тем, концессионных проектов в этом секторе экономики единицы: заключено концессионное соглашение по строительству и реконструкции объектов аэропорта «Орел-Южный», в стадии разработки проект по созданию аэродрома совместного базирования «Кречевицы» в Новгородской области, в Омской области планируется закрытие старого аэропорта и строительства нового на условиях концессии. Широкое обсуждение получил проект развития инфраструктуры московского авиационного узла, для которого выбрана модель развития по концессионному соглашению.

Гражданская авиация обладает значительным потенциалом для концессионных соглашений, который, тем не менее, остается нереализованным из-за объективных и субъективных факторов, например, несовершенства нормативно-правовой базы и тарифного регулирования данного вида транспортной инфраструктуры.

Принятие в последние годы ряда существенных изменений и дополнений в концессионное законодательство, например, распространение платы концедента в отношении всех объектов, расширение гарантий прав концессионеров, заключение концессионного соглашения в порядке частной инициативы и некоторых других, открывает новые возможности ГЧП в сфере транспорта. Так, при реализации проекта «Омск-Федоровка» уже предусмотрена плата концедента, гарантирующая минимальную доходность инвестору на весь срок действия соглашения и по его завершении [1].

Анализ показал, что концессия может стать ключевой моделью ГЧП в сфере развития транспортной инфраструктуры – автомобильных и железных дорог, морских и речных портов, аэропортов и аэродромов, логистических терминалов и объектов трубопроводного транспорта. Важнейшими преимуществами концессии являются повышение качества управления объектом транспортной инфраструктуры при сохранении права собственности у концедента, а также обоснованное и сбалансированное распределение ответственности и риска участников концессионного соглашения, позволяющее сделать проект конкурентоспособным, доступным и инвестиционно привлекательным. Применение концессионного механизма на принципах ГЧП может способствовать сокращению бюджетных расходов как на создание объектов транспортной инфраструктуры, так и на их содержание, текущий и капитальный ремонт. При реализации инвестиционного проекта в рамках концессионного соглашения открывается возможность установления обоснованного тарифа за пользование объектами государственной инфраструктуры, позволяющего помимо операционных расходов концессионера покрывать часть капитальных затрат, что вместе с установлением платы концедента является важнейшей финансовой гарантией инвестора.

Следует также отметить, что при реализации концессионных проектов развития российских аэропортов возникает ряд про-

блемных вопросов, обусловленных, прежде всего, сложившейся имущественной схемой управления. На практике это приводит к тому, что современные концессии в данной сфере ориентированы в основном на строительство новых аэропортов, так называемых greenfield-проектов.

Библиографический список

1. Аэропорт Омск-Федоровка. – URL : <http://omsk-fedorovka.ru> (дата обращения 11.09. 2015).
2. Богачев Ю. С. Государственно-частное партнерство в инновационных системах / Ю. С. Богачев, А. М. Октябрьский // *Соврем. наука : актуал. проблемы теории и практики.* – 2012. – № 2. – С. 8–13. – (Экономика и право.)
3. Козин П. А. Усовершенствованный подход к оценке инвестиционных проектов, реализуемых по схеме государственно-частного партнерства / П. А. Козин, К. В. Наумкова // *Изв. ПГУПС.* – 2012. – Вып. 1 (30). – С. 143–148.
4. Литовченко С. Е. Риски бизнеса в частно-государственном партнерстве / С. Е. Литовченко, В. А. Евсеев, А. Е. Дынин, А. Д. Нефедьев, Я. В. Семенов. – М. : Ассоциация менеджеров, 2007.
5. Наумкова К. В. Эффективность государственно-частных инвестиций в железнодорожное строительство / К. В. Наумкова, Е. В. Есипова // *Науч.-технич. ведомости СПбГПУ.* – 2011. – № 2. – С. 144–149.
6. Татаркин Д. А. Государственно-частное партнерство в системе стратегического развития территорий / Д. А. Татаркин, Е. Н. Сидорова. – Екатеринбург : Ин-т экономики РАН, 2011. – 121 с.
7. Федеральный закон от 21.07.2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». – URL : <http://docs.cntd.ru/document/901941331>.
8. Холодная Н. Д. Государственно-частное партнерство – новый тип отношений в российской экономике / Н. Д. Холодная // *Вопр. гос. и муниципал. управления.* – 2009. – № 2. – С. 42–56.

References

1. Aeroport Omsk-Fedorovka (Omsk-Fedorovka Airport), available at : <http://omsk-fedorovka.ru>.
 2. Bogachev Yu. S. & Oktyabrskiy A. M. *Sovremennaya nauka: aktualnyye problemy teorii i praktiki (Seriya : ekonomika i pravo) – Mod. Sci. : Curr. Probl. of Theory and Pract. (Econ. and Law Series)*, 2012, no. 2, pp. 8-13.
 3. Kozin P.A. & Naumkova K. V. *Izvestiya PGUPS – Proc. Petersburg Transp. Univ.*, 2012, Is. 1 (30), pp. 143-48.
 4. Litovchenko S.Ye., Yevseyev V.A., Dynin A.Ye., Nefedyev A. D. & Semenov Ya. V. *Riski biznesa v chastno-gosudarstvennom partnerstve [Business Risks in Public-Private Partnership]*. Moscow, Assotsiatsiya menedzherov, 2007.
 5. Naumkova K. V. & Yesipova Ye. V. *Nauchno-tekhnicheskiye vedomosti SPbGPU – Sci. and Tech. Rep. of the Peter the Great St Petersburg Polytechnic Univ.*, 2011, no. 2, pp. 144-149.
 6. Tatarkin D.A. & Sidorova Ye. N. *Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo v sisteme strategicheskogo razvitiya territoriy [Public-Private Partnership in the System of Strategic Development of Territories]*. Yekaterinburg, Econ. Inst. of the Rus. Acad. of Sci., 2011. 121 p.
 7. Russian Federation law No. 115-FZ dated July 21, 2005, *O kontsessionnykh soglasheniyakh (On Concession Agreements)*, available at: <http://docs.cntd.ru/document/901941331>.
 8. Kholodnaya N. D. *Voprosy gosudarstvennogo i munitsipalnogo upravleniya – State and Munic. Manage. Issues*, 2009, no. 2, pp. 42-56.
- СОКОЛОВ Максим Юрьевич – канд. экон. наук, заведующий кафедрой государственного и муниципального управления Института «Высшая школа менеджмента» Санкт-Петербургского государственного университета, действительный государственный советник Российской Федерации 3-го класса, министр транспорта Российской Федерации.