

УДК 658.115.33

**КОЛЕСНИКОВА Е.А.***Ростовский государственный строительный университет*

## **ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ**

*В статье рассмотрены механизмы государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре. Приведены статистические данные по количеству проектов, реализуемых на основе государственно-частного партнерства в России.*

**Ключевые слова:** *транспортная инфраструктура, инвестиции в транспортную отрасль, государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре.*

### **Постановка проблемы**

Транспорт является одной из важнейших отраслей хозяйства, так как обеспечивает производственные связи промышленности и сельского хозяйства, осуществляет перевозки грузов и пассажиров и является основой географического разделения труда. Обмен и структура транспортных перевозок отражают уровень и структуру экономики, а география транспортной сети и грузопотоков – размещение производственных сил. В связи с этим развитие транспортной инфраструктуры является одним из приоритетных направлений политики любого государства [1].

На сегодняшний день нехватка инвестиционных ресурсов является общей проблемой для всех стран, в том числе и для России. Для повышения эффективности имеющихся инвестиций и привлечения дополнительных средств в транспортную отрасль необходимо масштабное развитие институтов государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) [2], так как реализация всего комплекса задач по развитию транспортной инфраструктуры не может и не должна всецело лежать на плечах государства. Перспективным механизмом привлечения негосударственных средств является ГЧП, которое стало одним из главных инструментов государственной инвестиционной политики во всем мире. Практика свидетельствует о все более широком распространении различных моделей ГЧП в транспортных отраслях, особенно при строительстве автомобильных дорог, крупных тоннелей и мостов, обеспечивающих успешное выполнение программ развития транспортных комплексов под контролем государства [3].

Необходимо отметить, что привлечение частных средств потребует соразмерного увеличения и бюджетного финансирования, так как приход частного капитала в реализацию капиталоемких, с большим сроком окупаемости инфраструктурных проектов без этого вряд ли окажется возможным [4].

### **Цель статьи**

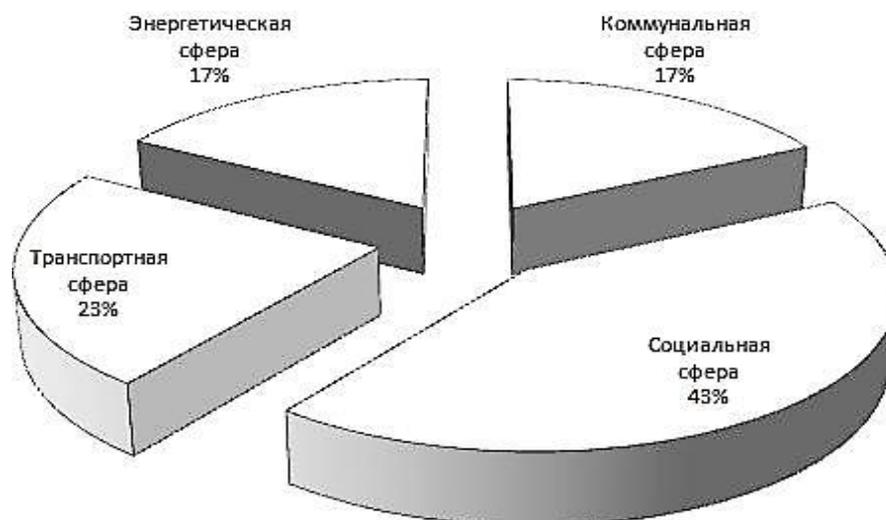
Целью статьи является изучение механизмов (форм реализации) ГЧП, выявление наиболее перспективных направлений для применения ГЧП в транспортной структуре России, определение существующих проблем развития ГЧП в России.

### **Основной раздел**

Государство не рассматривает бюджетные средства в качестве основного источника, планируя их использовать в качестве стимула и генератора притока частных инвестиций в транспортную отрасль, тем самым выступая гарантом надежности возврата финансовых вложений частного бизнеса. Так министр транспорта РФ Максим Соколов на Деловом завтраке с предста-

вителями строительных, производственных, транспортных и инвестиционных компаний Китая в Шанхае 18 июня 2014 г. заявил, что планируемый объем инвестиций в транспортную отрасль РФ до 2020 года оценивается на уровне 7 трлн. рублей (или \$194 млрд.) за счет бюджета и 5,2 трлн. рублей (или \$150 млрд.), привлеченных за счет различных механизмов ГЧП [2].

На 1 января 2015 г. в России, согласно данным Центра развития ГЧП, в транспортной сфере насчитывалось 64 проекта, реализуемых на основе ГЧП. Соотношение количества ГЧП-проектов по сферам реализации представлено на рис. 1.



**Рис.1. Соотношение количества ГЧП-проектов по сферам<sup>1</sup>**

Как следует из рис. 1, на долю проектов транспортной сферы приходится 23% от общего количества реализованных ГЧП-проектов, что выводит транспорт на второе место после социальной сферы (43%). Данный факт свидетельствует о широком распространении механизма ГЧП при реализации инвестиционных транспортных проектов.

Анализ данных Центра развития ГЧП показал, что самыми распространенными формами реализации ГЧП являются: концессионное соглашение (концессия), региональный закон, государственные закупки с отсрочкой платежа и контракт жизненного цикла.

Концессии, включающие полный цикл работ (проектирование, строительство, содержание, ремонт, эксплуатация), – наиболее востребованный механизм сотрудничества с частными инвесторами (рис. 2). По этой схеме, в частности, уже строятся или запланировано строительство участков трассы М-11 Москва – Санкт-Петербург, ЦКАД в Подмосковье, трассы М-1 «Беларусь», а также создание системы взимания платы с грузовиков массой более 12 тонн.

Еще одна форма ГЧП – долгосрочные инвестиционные соглашения и их различные формы. Так, операторское соглашение на комплексное обустройство, содержание, ремонт, капитальный ремонт, эксплуатацию объектов применяется по участкам дороги М-4 «Дон»; арендное соглашение с инвестиционными обязательствами применяется для строительства перронов в существующих аэропортах.

В настоящий момент частные инвесторы вкладывают средства в сегменты транспортной инфраструктуры с наиболее высоким возвратом на вложенный капитал, главным образом, в портовые и аэропортовые терминалы (табл. 1). Однако в последнее время растет интерес и к дорожным концессиям в связи с привлекательной долгосрочной доходностью.

<sup>1</sup> Рассчитано автором по данным: Рейтинг регионов России по развитию по уровню развития ГЧП 2014-2015. – М.: Центр развития государственно-частного партнерства, 2015

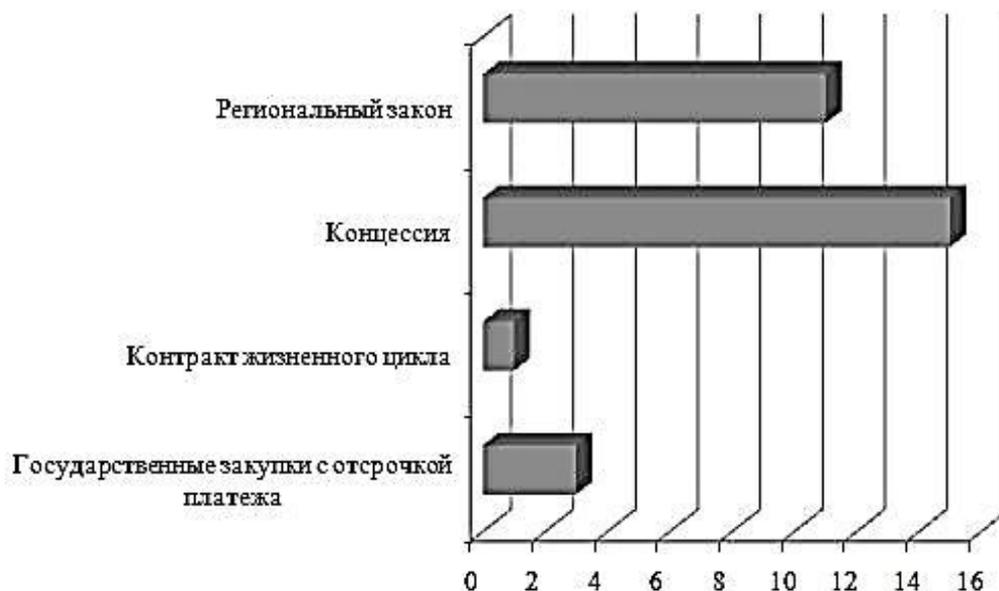


Рис. 2. Формы реализации ГЧП-проектов

Таблица 1

Степень привлекательности инфраструктурных объектов для инвесторов [7]

Сектор	Инвестиционная привлекательность	Комментарии
1	2	3
Портовая инфраструктура (контейнерные и зерновые терминалы)	Высокая	Наиболее привлекательными являются инвестиции в расширение портовой инфраструктуры, в частности строительство контейнерных и зерновых терминалов. Окупаемость таких проектов может составлять 5-7 лет при условии наличия подготовленной для строительства терминалов территории.
Пассажиры терминалы аэропортов	Высокая	Привлекательными являются пассажирские терминалы крупных аэропортов с пассажиропотоком не менее 1 млн. человек в год. По сути, они представляют собой объекты коммерческой недвижимости, где концентрируется большое количество людей с высоким уровнем дохода, что позволяет устанавливать высокую арендную плату. Кроме того, в России аэропорты имеют фактически монопольное положение в регионе.
Дорожные концессии	Средняя	Инвестиции в дорожную инфраструктуру через концессии считаются более рискованными, чем в портовые и аэропортовые терминалы. Они требуют более тесного взаимодействия с государством и более зависимы от изменений макроэкономической среды.
Портовые терминалы (сырьевые)	Средняя	Большинство сырьевых портовых терминалов в России принадлежат крупным сырьевым компаниям, которые стараются контролировать всю транспортную цепочку и свои транспортные расходы.
Железнодорожные концессии	Низкая	В России частные инвесторы пока напрямую в железнодорожную инфраструктуру не инвестируют, но в мировой практике привлекательность инвестиций в железнодорожные концессии относительно низка из-за слишком больших капиталовложений и длительного периода окупаемости.

Наиболее перспективными направлениями для применения ГЧП и замещения бюджетных средств в транспортной инфраструктуре являются: строительство и реконструкция сети региональных и муниципальных дорог, развитие федеральной дорожной сети на территории субъекта и «дорог к ресурсам» с использованием механизмов привлечения средств федерального бюджета, портовые комплексы и трубопроводы.

В России инвестиции в транспортную инфраструктуру за последние годы приблизились к отметке 4% ВВП, однако с учетом изменившейся макроэкономической среды на сегодняшний день наблюдается снижение доли инвестиций до 3% ВВП. Данная отметка близка к уровню инвестирования в странах с развитой инфраструктурой и достаточна для поступательного развития, но не для качественного рывка.

По мнению многих экспертов по вопросам развития ГЧП в России, причинами, сдерживающими развитие ГЧП в транспортной инфраструктуре, являются:

1. Отсутствие необходимого опыта и знаний в сфере ГЧП у государственных и муниципальных заказчиков, а также низкий уровень мотивации на местах со стороны государственных чиновников при реализации ГЧП-проектов. Именно недостаток знаний и компетенций является причиной недостаточного качества подготовки и выбора проектов, недостаточной прозрачности процесса принятия решений по реализации проектов и других проблем.

2. Отсутствие единых институтов развития ГЧП со стороны государства и бизнеса. Многие представители бизнеса и частных инвесторов среди проблем, препятствующих развитию ГЧП в России, отметили отсутствие единого специализированного ведомства, отвечающего за развитие ГЧП в России.

В 2009 году была создана первая и единственная в России негосударственная некоммерческая организация, образованная для стимулирования развития форм ГЧП в России, – НП «Центр развития ГЧП». При поддержке Центра развития ГЧП с целью повышения профессиональных компетенций в сфере ГЧП создан Институт государственно-частного партнерства – «ГЧП-Институт». Данные институты принимают активное участие в формировании среды для более широкого и эффективного развития форм ГЧП в России. Тем не менее, данные институты на сегодняшний момент еще не имеют достаточного влияния и авторитета в деле развития ГЧП в России, как, например, такие институты, как Partnerships UK и позже Infrastructure UK в Великобритании, National Council for Public-Private Partnerships (NCPPP) в США.

На сегодняшний день в структуре Министерства экономического развития РФ существует Департамент инвестиционной политики и развития частно-государственного партнерства, в ведении которого находятся задачи повышения инвестиционной привлекательности и развитие ГЧП в России. Несмотря на схожесть инвестиционной политики и политики в области развития ГЧП, для более эффективного управления процессом развития ГЧП необходимо создавать отдельную государственную структуру, без которой невозможен полноценный диалог между властью и бизнесом по вопросам развития ГЧП, о чем свидетельствует международный опыт ведущих стран мира.

3. Неготовность российского бизнеса участвовать в длительных проектах. Многие бизнесмены сомневаются в сохранении стабильности в краткосрочной перспективе, и говорить о десятках лет не приходится – а ведь на такой период обычно рассчитаны проекты ГЧП. К тому же бизнес в России пока более заинтересован в решении своих частных проблем.

## **Вывод**

ГЧП является одним из эффективных способов развития и поддержания транспортной инфраструктуры. Россия обладает немалым потенциалом для реализации инфраструктурных проектов с привлечением российского и международного капитала в транспортной сфере, и, хотя

официальной статистики пока нет, можно сказать, что в России уже успешно реализованы порядка 70-80 ГЧП-проектов.

При том, что интерес к ГЧП растет и со стороны государства, и со стороны бизнеса, реальные масштабы его использования далеки от потенциально возможных. Основными препятствиями являются низкий уровень квалификации и компетенции государственных чиновников и представителей бизнеса, отсутствие единого института ГЧП для государства и бизнеса, недостаточное обеспечение защиты экономических интересов частных инвесторов при реализации проектов ГЧП.

### Список литературы

1. Транспорт в мировом хозяйстве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.grandars.ru/shkola/geografiya/transport-v-ekonomike.html>
2. Инвестиции в транспортную отрасль РФ до 2020 года превысят 12 трлн. рублей – М. Соколов, 2014г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dorinfo.ru>
3. Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов. – М.: Альпина Паблишерз, 2010. – 178 с.
4. Зырянов В.В., Криволапова О.Ю. Моделирование и анализ спроса на объекты совершенствования транспортной сети [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n4p1y2012/1082>.
5. Sokolov S.L. Analysis of trends and common factors of the state-private partnership in the Russian Federation // Вопросы управления, март 2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vestnik.uara.ru>.
6. Гагарин П.А. Государственно-частное партнерство: проблемы и перспективы развития // Финансовая газета. – 2013. – № 14.
7. Ганелин М., Васин С. Инфраструктура России. Большому кораблю — большое плавание [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gazprombank.ru>.

### Колесникова О.А. Державно-приватне партнерство в транспортній інфраструктурі

*Анотація.* У статті розглянуто механізми державно-приватного партнерства в транспортній інфраструктурі. Наведено статистичні дані щодо кількості проектів, які реалізуються на основі державно-приватного партнерства в Росії.

*Ключові слова:* транспортна інфраструктура, інвестиції в транспортну галузь, державно-приватне партнерство у транспортній інфраструктурі.

### Kolesnikova E.A. Public-private partnership in transport infrastructure

*Annotation.* The article describes the mechanisms of public-private partnerships in the transport infrastructure. The statistical data on the number of projects implemented through public-private partnership in Russia.

*Keywords:* transport infrastructure, investment in the transport sector, public-private partnerships in the transport infrastructure.

Стаття надійшла до редакції 12.04.2015 р.