

Совершенствование механизма государственно-частного партнерства транспортной инфраструктуры

Чумаков И.И., аспирант, Департамент корпоративных финансов и корпоративного управления, Финансовый университет при правительстве Российской Федерации, Москва, Россия

Аннотация. В статье рассмотрены существующие в отечественной практике модели государственно-частного партнерства. Целью статьи является совершенствование механизма государственно-частного партнерства в автодорожной инфраструктуре на основе анализа ключевых направлений его дальнейшего развития. Соответственно, уделяется особое внимание направлениям совершенствования механизма государственно-частного партнерства, а также методике оценки инвестиционных проектов государственно-частного партнерства в автодорожной инфраструктуре.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, транспортная инфраструктура, инвестиционный проект.

Improvement of the mechanism of public-private partnership of transport infrastructure

Chumakov I.I., Department of corporate finance and corporate management, Financial University under the Government of the Russian Federation

Annotation. In the article the models of public-private partnership existing in domestic practice are considered. The purpose of article is improvement of the mechanism of public-private partnership in road infrastructure on the basis of the analysis of the key directions of its further development. Respectively, special attention is paid to the directions of improvement of the mechanism of public-private partnership and also a mektodika of assessment of investment projects of public-private partnership

in road infrastructure.

Keywords: public-private partnership, transport infrastructure, investment project

Введение

Инновационное социально-ориентированное развитие экономики и общества возможно в условиях эффективного функционирования транспортной инфраструктуры России, географические особенности которой способствуют получению значительных доходов от экспорта транспортных услуг. В Российской Федерации транспорт, являясь крупнейшей базовой отраслью экономики, занимает огромную долю производственной и социальной инфраструктуры. В соответствии с Конституцией Российской Федерации федеральный транспорт, пути сообщения находятся в ведении Российской Федерации. В данной статье под транспортной инфраструктурой следует понимать совокупность путей сообщения, всех видов транспорта, а также транспортных структур, обеспечивающих быстрое и беспрепятственное выполнение перевозочного процесса.

Результаты исследования

В условиях инновационного развития экономики роль государства в прямом регулировании экономических процессов утрачивается и появляются альтернативные механизмы участия государства в развитии отраслей хозяйствования. Одним из таких механизмов задействования государственного и частного капиталов с целью создания социально значимых объектов является государственно-частное партнерство. Транспортная инфраструктура с преобладающим объемом инвестиций выступает потенциально самым перспективным направлением реализации механизма государственно-частного партнерства в России.

В целях более детального анализа особенностей проектов государственно-частного партнерства в России выберем один из проектов автодорожной инфраструктуры. В качестве такого проекта выступит автомобильная дорога «Западный скоростной диаметр», поскольку он является самым масштабным проектом государственно-частного партнерства в России. Суммарный объем

инвестиций в проект составил 212,7 млрд руб., что составляет 11,5% всех инвестиций в проекты государственно-частного партнерства в сфере транспорта¹.

Реализация проекта проходила на региональном уровне в соответствии с региональным законодательством, при этом формой государственно-частного партнерства выступила концессия. Основные характеристики проекта представлены в табл. 1.

Таблица 1

Основные характеристики проекта по строительству автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр»

Форма реализации	Соглашение о ГЧП
Субъект	г. Санкт-Петербург
Цель проекта	Строительство автомагистрали с целью разгрузить центральную часть города, снять транспортную напряженность
Партнер по проекту (публичный)	Правительство Санкт-Петербурга, ОАО «ЗСД»
Партнер по проекту (частный)	ООО «Магистраль северной столицы»
Финансирование	Собственные средства – 16,0576 млрд руб. Заемные средства – 91,8047 млрд руб. Средства бюджетов субъектов РФ – 54,1529 млрд руб. Средства Инвестиционного фонда РФ – 50,7097 млрд руб.
Описание проекта	Автомобильная магистраль протяженностью 46,6 км шириной 4–8 полос. Пролегание трассы вдоль западной части Санкт-Петербурга вдоль Финского залива связывает Большой морской порт и основные транспортные комплексы города с КАД и выходами в страны Скандинавии, Балтии и регионы России. Делится на три участка: северный, центральный и южный
Инновации	Автоматическое определение класса ТС, электронная система оплаты, отдельные полосы для пользователей бесконтактных транспондеров
Среднесуточная интенсивность	В 2025 г. – 136 тыс. автомобилей на южном участке, 120 тыс. автомобилей на центральном участке и 35 тыс. автомобилей на северном участке

Источник: составлено автором

Согласно, результатам оценки эффективности можно сделать вывод, что дисконтированный денежный приток получается меньше дисконтированного денежного оттока, тем самым значение чистой приведенной стоимости получается отрицательным, что позволяет судить о финансовой неэффективности проекта. При исключении дисконтирования из расчетов срок окупаемости

¹ Делмон Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти. Пер. с англ. Астана: ИЦ Апельсин; 2010. 251 с.

составит 20 лет и наступит в 2028 г. Внутренняя норма доходности составляет 8,05% – ставка, при рассмотрении которой в качестве дисконтирования проект выйдет на точку безубыточности в конце срока действия соглашения о государственно-частном партнерстве, т.е. в 2042 г².

Спектр проблем, который существует в настоящее время в сфере государственно-частного партнерства, требует незамедлительного и системного подхода к решению. В последние три года ежегодный рост числа проектов составляет 2 и более раз в различных отраслях экономики, что подтверждается как потребностью государства в переложении социальных функций на корпоративный сектор, так и готовностью частного сектора к сотрудничеству с государственным с целью извлечения экономической выгоды.

Можно сделать вывод, что механизм государственно-частного партнерства предлагается совершенствовать посредством решения нормативных правовых проблем, проблем привлечения частного финансирования и создания условий для развития конкуренции.

В данной статье под механизмом государственно-частного партнерства подразумевается совокупность нормативно-правовых актов, а также форм взаимодействия частного и государственного сектора для решения социально значимых проблем на взаимовыгодных условиях. Основное направление повышения эффективности государственно-частного партнерства заключается в совершенствовании нормативного правового регулирования. Прежде всего законодательство в сфере государственно-частного партнерства носит разрозненный характер: 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», Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», региональные законы о государственно-частном партнерстве являются базовой основой функционирования государственно-

² Снельсон П. Государственно-частные партнерства в странах с переходной экономикой. Право на этапе перехода. 2007;(6):30-37.

частного партнерства в России.

Основные направления повышения эффективности механизма ГЧП в России:

- снятие ограничений на привлечение иностранного капитала;
- упразднение закрытого перечня объектов ГЧП;
- расширение полномочий субъектов РФ;
- изменение алгоритма расчета предварительной оценки эффективности проектов ГЧП;
- необходимость расчета ставки дисконтирования с учетом стоимости собственного и заемного капиталов;
- стимулирование частной инициативы посредством введения поощрительной комиссии.

Практическая реализация уточненной методики оценки эффективности проектов ГЧП проекта «Западный скоростной диаметр» с учетом внешних эффектов заключается в следующем: среднее время, затрачиваемое на объезд города по Западному скоростному диаметру, равно 20 мин, что быстрее, чем проезд через центр города. Эффект от экономии времени поездок может быть рассчитан при следующих допущениях: минимальная экономия времени при проезде по платной дороге составляет 15 мин в одну сторону, число транзакций в сутки достигает 290 тыс. единиц. Согласно статистическим данным средняя заработная плата в г. Санкт-Петербург составила в 2017 г. 47 192 руб., следовательно, стоимость 1 чел.-ч составит в среднем около 290 руб. Экономия времени на одну поездку составит 15 мин или $\frac{1}{4} \cdot 290 = 72,5$ руб. Суточный эффект от экономии времени составит 21,025 млн руб., а годовой эффект – 7,6 млрд руб.

Экономия топлива с запуском всех трех участков составляет более 75 тыс. л в сутки. При средней стоимости топлива 39 руб. за 1 л суточный эффект от экономии топлива составляет 2,925 млн руб., а годовая экономия – 1,07 млрд руб.

Экологический эффект напрямую связан с экономией топлива. При сжигании 75 тыс. л топлива выделяется 170 т углекислого газа, соответственно

ущерб, нанесенный г. Санкт-Петербург, был бы существенно большим³.

Однако рассчитать экологический эффект, эффект от экономии расходных материалов, эффект от сокращения потерь в дорожно-транспортных происшествиях и эффект от сокращения утрат грузов представляется маловероятным, поскольку нет информационной базы, которая позволила бы их оценить.

Заключение

Основные направления совершенствования механизма государственно-частного партнерства в России состоят в пересмотре нормативного правового регулирования как в части формирования рамочного закона, который бы включил в себя все формы государственно-частного партнерства, так и в части более детальной проработки процедур, которые должны стимулировать частную инициативу. Формы государственно-частного партнерства должны иметь единое направление развития и существовать в рамках единого правового акта без выделения некоторых форм в отдельные нормативные правовые акты. Необходимым является применение зарубежного опыта не только в части заимствования теоретических положений, но и в части привлечения в качестве частных партнеров зарубежных компаний, что реализуемо при условиях изменения законодательства. Привлечение частного финансирования и развитие конкуренции являются не менее важными направлениями развития государственно-частного партнерства в России.

Можно сделать вывод, что с помощью предложенного совершенствования механизма государственно-частного партнерства будет достигнут рост проектов государственно-частного партнерства, а значит большее количество компаний будет получать прибыль, улучшится благосостояние пользователей автодорожной инфраструктуры, а государство сможет повысить эффективность расходов бюджета на поддержку транспорта и дорожное

³ Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы теории и практики. Мировая экономика и международные отношения. – 2011. – №9. – С. 41-50.

хозяйство, максимально эффективно используя финансовые ресурсы и человеческий капитал.

Библиографический список

1. Делмон Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти. Пер. с англ. Астана: ИЦ Апельсин. – 2010. – 251 с.

2. Снельсон П. Государственно-частные партнерства в странах с переходной экономикой. Право на этапе перехода. – 2007. – №6. – С. 30-37.

3. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы теории и практики // Мировая экономика и международные отношения. – 2011. – №9. – С. 41-50.

4. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт проектного финансирования // Сборник статей. Никонова И.А., Ярыгина И.З., ред. М.: Кнорус. – 2018. – №2. – 268 с.

5. Решетова Е.М. Механизмы финансирования дорожной инфраструктуры в России и в мире: история развития, современное состояние, лучшие мировые практики. М: Изд. дом Высшей школы экономики. – 2015. – 511 с.

References

1. Delmon J. Public-private partnership in infrastructure. Practical guidance for public authorities. The lane with English Astana: ITS Apelsin. – 2010. – P. 251.

2. Snelson P. State-private partnkerstvo in countries with economies in transition. The right at a transition stage. – 2007. – №6. – P. 30-37.

3. Varnavsky V.G. State-private partnkerstvo: some questions of the theory and practice // World economy and international otnoshekniya. – 2011. – №9. – P.41-50.

4. Public-private partnership: zarubezhkny experience of project financing // Collection of articles. Nikonova I.A., Yarygina I.Z., M. edition: Knorus. – 2018. – №2. – P. 268.

5. Reshetova E.M. Funding mechanisms for dokrozhny infrastructure in Russia and in the world: istokriya of development, modern state, the best world practices. M: Prod. house of Higher School of Economics. – 2015. – P. 511.