

АНАЛИЗ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ПРИМЕРЕ АВТОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Мишагина М.В.¹, Бондарев А.В.²

¹Мишагина Марина Васильевна - старший преподаватель,
кафедра национальной и региональной экономики;

²Бондарев Александр Викторович – студент,
факультет экономики и права,

Федеральное государственное образовательное учреждение высшего образования
Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова,
г. Москва

Аннотация: в статье анализируются региональное развитие механизма государственно-частного партнерства как основы инфраструктурного развития, его особенности в автомобильной отрасли и в транспортной сфере в целом.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, региональное развитие, региональная экономика, транспортная сфера, автомобильная отрасль.

В течение последних лет в Российской Федерации наблюдается интенсивное развитие института государственно-частного партнерства, который способствует модернизации инфраструктуры в различных сферах экономики, а также открывает новые возможности для частного сектора.

Государственно-частное партнерство (далее - ГЧП) – взаимовыгодное сотрудничество частного и публичного сектора экономики, основанное на привлечении частных инвестиций с целью развития и модернизации инфраструктуры, обеспечивающей повышение уровня жизни населения и экономики в целом [4]. Интенсивное развитие ГЧП в нашей стране многие эксперты связывают с дефицитом бюджетных денежных средств, который в свою очередь был спровоцирован неблагоприятной экономической ситуацией в национальном и мировом масштабе. Тем не менее, существует и другая причина, положительная – снижение издержек, повышение качества работ и услуг при помощи использования бизнесом современных управленческих и производственных технологий.

Одной из приоритетных сфер развития ГЧП на данный момент является транспортная сфера и, в частности, отрасль автомобильных дорог. Это объясняется тем фактом, что наращивание инвестиций в транспортную инфраструктуру порождает больший мультипликативный эффект по сравнению с другими сферами за счет увеличения пропускной способности, скорости перевозок, доступности услуг по перевозке пассажиров и улучшения инвестиционного климата в стране в целом. Еще одним стимулом послужило усиленное внимание правительства к модернизации транспортной системы, которое нашло свое отражение в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года». Среди целей данной стратегии следует выделить: интеграцию в мировое транспортное пространство и реализацию транзитного потенциала страны; увеличение экспорта транспортных услуг; снижение уровня транспортных издержек и повышение уровня безопасности транспортной системы.

В настоящее время на транспортную сферу приходится 75 программ или всего 3% от общего числа проектов ГЧП, однако она является абсолютным лидером по совокупному объему инвестиций [2]. В свою очередь автомобильная отрасль располагает 37 проектами ГЧП, находящимися на различных стадиях (10 из них уже в стадии эксплуатации). Большинство концессионных или инвестиционных соглашений, особенно на федеральном уровне, носит долгосрочный характер и рассчитано в среднем на 23 года. Из общего числа проектов к муниципальному уровню относятся - 7, к региональному – 16 и к федеральному – 14. На федеральном уровне во всех проектах в лице публичной стороны выступает государственная компания «Российские автомобильные дороги» (далее - «Автодор»). На сегодняшний день в портфеле данной компании находятся проекты на сумму 752,4 млрд руб., что является довольно значительным показателем в государственном масштабе. Согласно данным федерального дорожного агентства «Росавтодор» протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения составляет 51,86 тыс. км, из них 49 тыс. км находятся в ведении непосредственно самого федерального дорожного агентства, а остальные 2,86 тыс. км в ведении «Автодора». В будущем планируется значительное увеличение количества автомагистралей, которые будут находиться под управлением вышеуказанной государственной компании. Что же касается округов, то абсолютным лидером по количеству проектов является Центральный федеральный округ, которому принадлежит 35% от общего числа проектов регионального и муниципального уровня, затем по 17% принадлежит Приволжскому и Дальневосточному федеральному округу, 13% - Северо-Западному и Сибирскому федеральному округу. Крупнейшими проектами являются строительство автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в г. Санкт-Петербург и строительство северного дублера Кутузовского

проспекта в г. Москве с совокупным размером инвестиций в 212,7 млрд руб. и 61 млрд руб. соответственно.

На основании проведенного анализа проектов ГЧП в автомобильной отрасли по федеральным округам, мы убедились в активном развитии данного механизма на различных уровнях. Однако, стоит заметить, что практика применения ГЧП в нашей стране осуществляется сравнительно недавно, в связи с чем достаточно трудно оценить эффективность данного инструмента. Также необходимо ввести ряд предложений, которые, на наш взгляд, будут способствовать развитию данного механизма в транспортной сфере и непосредственно в самой автомобильной отрасли.

Во-первых, необходимо внедрять методику и качественные критерии оценки проектов на законодательном уровне, которые будут способствовать выявлению рисков, анализу последствий при реализации проекта и указывать на остальные позитивные и негативные стороны соглашения как для публичного партнера, так и для частного.

Во-вторых, следует уделить особое внимание совершенствованию отраслевого законодательства ГЧП и созданию наиболее комфортных условий для бизнеса с целью привлечения частных инвестиций в развитие автомобильной инфраструктуры.

В-третьих, стоит повышать степень участия российского бизнеса в планировании, управлении и финансировании транспортной инфраструктуры, а также способствовать увеличению доли инвестиций частного сектора по сравнению с публичным. Более того необходимо усовершенствовать условия участия компаний в конкурсе проектов, чтобы избежать ситуаций, когда стадию допуска проходит только одна организация. Отсутствие конкуренции не дает никаких преимуществ для публичной стороне, в том числе и в плане стоимости строительства одного километра автомобильной дороги. Цена, как правило, остается на среднероссийском уровне, который по оценкам экспертов и так выше аналогичной цены в США в 4-6 раз, при этом качество покрытия порой оставляет желать лучшего. Для достижения данной цели необходимо учитывать богатый опыт зарубежных стран в сфере ГЧП.

Список литературы

1. Исследование «Государственно-частное партнерство в России 2016–2017: текущее состояние и тренды, рейтинг регионов» / Ассоциация «Центр развития ГЧП». М.: Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2016. 32 с.
2. Платформа поддержки инфраструктурных проектов «РОСИНФРА». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.pppi.ru/projects/> (дата обращения: 20.08.2017).
3. Региональный ГЧП-стандарт v. 2.0. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://pppcenter.ru/assets/docs/region_gchp_standart.pdf/ (дата обращения: 20.08.2017).
4. 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».