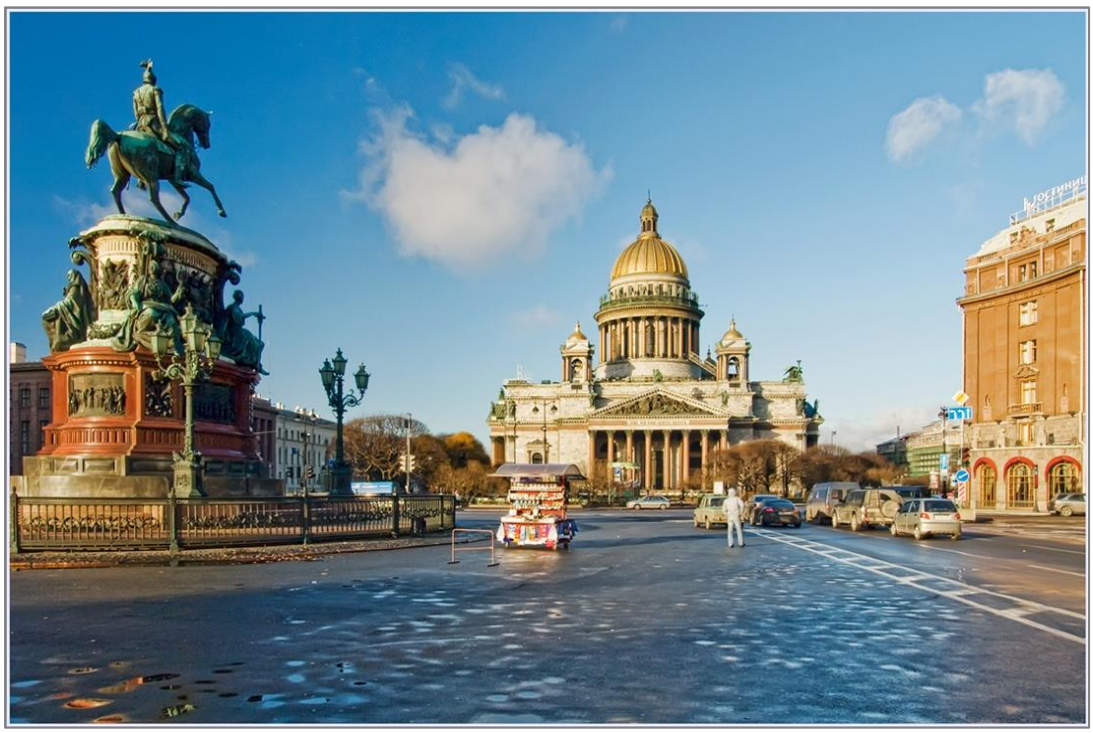
Высшая школа менеджмента
Санкт-Петербургского государственного университета



«ГЧП В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА: МОДЕЛИ И ОПЫТ - 2017»

СБОРНИК ТЕЗИСОВ ДОКЛАДОВ КОНФЕРЕНЦИИ

2 июня 2017 года
Санкт-Петербург

Третья ежегодная научная конференция
«Государственно-частное партнерство в сфере транспорта: модели и опыт»

Институт «Высшая школа менеджмента»
Санкт-Петербургского государственного университета

Волховский переулок, 3
Санкт-Петербург

2 июня 2017 г.
Санкт-Петербург

Сборник тезисов докладов

© Авторы аннотаций докладов, 2017
© Санкт-Петербургский государственный университет, 2017

СОДЕРЖАНИЕ

Соколов М.Ю. ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА: КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТОРЫ УСПЕХА……..4

Азизова Ж.З. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПРИНЦИПАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА 7

Абрамян С.К. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В СФЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ ПОТОКАМИ В МО Г. НОВОРОССИЙСК 11

Баталова Н.В., Журавлева Н.А. МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ПРОЕКТАХ ВСМ 13

Бодровцева Н.Ю. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 15

Винник А.Е. РЕГИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ПРОЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОССИИ 17

Громова С.А. ОСОБЕННОСТИ ВЫБОРА ПЛАТЕЖНОГО МЕХАНИЗМА В ПРОЕКТАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В АВТОДОРОЖНОМ СЕКТОРЕ 19

Елисеев Б.П., Борзова А.С., Корягин Н.Д. ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ИНТЕРЕСАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ 22

Еремин В.В. ПРОБЛЕМА КВАЛИФИКАЦИИ СОГЛАШЕНИЙ О ПУБЛИЧНО-ЧАСТНОМ ПАРТНЕРСТВЕ В РОССИЙСКОЙ ПРАКТИКЕ 25

Ихонкина Ю.В. ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ВАЛОВЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОДУКТ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ 29

Крюкова Т.А. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОЙ МОДЕЛИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ 34

Маслова С.В., Муравьев Н.В. КЛЮЧЕВЫЕ РИСКИ В ПРОЕКТАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ДОРОЖНОМ СЕКТОРЕ И ЭФФЕКТИВНЫЕ СТРАТЕГИИ УПРАВЛЕНИЯ ИМИ 36

Никонов А.А. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В КРУГУ СПОСОБОВ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВОМ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ 40

Палагушкин Б.В. РАЗВИТИЕ КОНЦЕПЦИИ ИННОВАЦИОННОЙ И НАУЧНО- ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФГБОУ ВО «СИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА» В ПРИЛОЖЕНИИ К ГОСУДАРСТВЕННО - ЧАСТНОМУ ПАРТНЕРСТВУ В СФЕРЕ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА 55

Савчук Р.Р. ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЗАКЛЮЧЕНИЯ КОНЦЕССИОННОГО ДОГОВОРА В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА 61

Цанава Б.З. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ОЦЕНКИ СРАВНИТЕЛЬНОГО ПРЕИМУЩЕСТВА ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА 64

Чирков Б.В. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ МЕХАНИЗМОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ДЛЯ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ 66

Штинов О.Д. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ 68

Соколов Максим Юрьевич
Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента»

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА: КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТОРЫ УСПЕХА

Аннотация

Исследование посвящено одной из актуальных проблем развития государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) в транспортной сфере – поиску ключевых факторов успеха, то есть тех условий, наличие которых влияет на успешность его реализации. В нем представлен обзор ключевых факторов успеха и идентифицированы те из них, которые играют наиболее важную роль для успешной реализации проектов ГЧП в транспортной сфере.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, ключевые факторы успеха, транспортная отрасль, риски.

1. Введение

Одной из основных целей Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)», утвержденной постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848, является улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте. Эффективным средством достижения этой цели признается ГЧП, применение которого позволит повысить инвестиционную привлекательность транспортной отрасли, обеспечить необходимый приток капитала для достижения прогнозируемых на среднесрочную перспективу количественных и качественных показателей ее работы. Использование современных механизмов развития экономической конкурентной среды, включая ГЧП, закреплено также в числе главных стратегических приоритетов Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р.

История становления и осуществления ГЧП в России свидетельствует о том, что транспортная отрасль стала драйвером для развития этого механизма в нашей стране. В целом рынок ГЧП в России и необходимое законодательство формировались, в первую очередь, исходя из потребностей транспортной сферы. Первым концессионным проектом стал именно дорожный проект – проект по строительству и последующей эксплуатации «Западного скоростного диаметра» в Санкт-Петербурге. В настоящее время транспортная отрасль занимает 3-е место по количеству проектов ГЧП (3%) после социальной отрасли (11%) и коммунально-энергетической отрасли (84%). Это ставит вопрос о необходимости идентификации ключевых факторов успеха проектов ГЧП для данной отрасли.

2. Ключевые факторы успеха ГЧП в транспортной отрасли: теоретические подходы

Российские исследователи ГЧП успех проектов ГЧП связывают с наличием политической воли государства, необходимой нормативно-правовой базой, функционирующей системой регулирования ГЧП и потока проектов, уровень специальной подготовки руководителей и специалистов органов исполнительной власти в сфере ГЧП и т.п.

В зарубежных исследованиях ключевые факторы успеха ГЧП обнаруживаются при справедливом распределении рисков между публичным и частным партнерами, наличии сильного частного сектора, компетентном контроле со стороны государства, эффективном процессе определения частного партнера, надлежащей правовой основе и стабильной политической обстановке и т.п. Обзор научной литературы представлен в Таблице 1.

Таблица 1

Ключевые факторы успеха проектов ГЧП

	Сазыкина С.А., Растопчина Ю.Л.	Федорова Е.А., Гурина В.А., Довженко С.Е.	Li B.	Hojs, A., Liyange, C. and Temeljotov-Salaj, A.	Zhang X.	Tiong R. Yeo K., McCarthy S.
Доступный финансовый рынок	√	√	√		√	
Опыт частного партнера по реализации проектов ГЧП	√	√		√	√	√
Наличие долгосрочного спроса на объект соглашения о ГЧП	√			√	√	
Государственная поддержка проекта ГЧП	√	√	√		√	
Наличие достаточной и ясной правовой основы ГЧП		√	√	√	√	
Сбалансированное распределение рисков между партнерами		√	√	√		
Прозрачная и конкурентная процедура отбора частного партнера	√	√	√			
Поддержка проекта ГЧП местным населением		√	√	√		
Ясная государственная инвестиционная и экономическая политика		√		√		

3. Ключевые факторы успеха ГЧП в транспортной отрасли: практические аспекты

В практике ГЧП ключевые факторы успеха иногда отождествляются с факторами, влияющими на возникновение или невозникновение рисков в проектах ГЧП. Это верно только отчасти. Приостановка или отказ от реализации проекта ГЧП может произойти не только в силу событий, негативно влияющих на проект ГЧП с точки зрения стоимости, сроков и качества, то есть рисков этого проекта.

В целом, проекты ГЧП в сфере транспорта чувствительны к следующим факторам:

- ✓ Детальная предварительная проработка параметров проекта ГЧП и предварительная оценка его эффективности;
- ✓ Заблаговременная подготовка имущества и земельных участков, вовлекаемых в проект ГЧП;
- ✓ Устойчивая и результативная управленческая команда проектом ГЧП;
- ✓ Стабильная политическая поддержка развития ГЧП;
- ✓ Взаимодействие с местным населением – пользователями объекта соглашения о ГЧП;
- ✓ Соблюдение экологических норм и требований;
- ✓ Гарантии частному партнеру и др.

Практика реализации проектов ГЧП в транспортной сфере и в России и в других странах свидетельствует о том, что при достаточном внимании участников проекта ГЧП к данным факторам, он может быть вполне успешен.

Список литературы

1. Сазыкина С.А., Растопчина Ю.Л. Факторы успеха реализации механизма государственно-частного партнерства в регионах (на примере Центрального Черноземья). – Современная экономика: проблемы и решения, т. 3, 2015.
2. Федорова Е.А., Гурина В.А., Довженко С.Е. Определение факторов, влияющих на эффективность развития государственно-частного партнерства в РФ. – Аудит и финансовый анализ, № 2, 2013.
3. Hojs A., Liyange C. and Temeljotov-Salaj A. Analysis of critical success factors for PPP Road projects in Slovenia. School of Built and Natural Environment, University of central Lancashire, Preston. 2010.
4. Zhang X. Critical success factors for public–private partnerships in infrastructure development. – Journal of Construction Engineering and Management. Vol. 131, № 1, 2005.
5. Tiong R. Yeo K., McCarthy S. Critical Success Factors in Winning BOT Contracts. – Journal of Construction Engineering and Management. Vol. 118, № 2, 1992.
6. Li B. et al. Critical success factors for PPP/PFI projects in the UK construction industry. – Construction Management and Economics, 23 (5), 2005.

Азизова Жанна Зауровна
Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента»
г. Санкт-Петербург, Россия

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПУНКТОВ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПРИНЦИПАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Аннотация

Одной из наиболее острых проблем в сфере транспортной инфраструктуры Российской Федерации является ненадлежащее функционирование пунктов пропуска через государственную границу, что не только угрожает обеспечению безопасности на территории страны, но и тормозит ее экономическое развитие. В связи с тем, что средств государственного бюджета не хватает на проведение реконструкционных работ во всех необходимых пунктах пропуска, а также на обеспечение их технического обслуживания, рассмотрение способов привлечения внебюджетных источников финансирования таких мероприятий приобретает ключевую значимость. Исследование было проведено с целью оценить перспективы развития инфраструктуры пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации на принципах государственно-частного партнерства (далее – ГЧП), одного из механизмов, позволяющего консолидировать усилия государства и бизнеса для реализации общественно-значимых проектов. Исследование показало, что по сравнению с традиционно используемой контрактной системой, механизм ГЧП обладает множеством преимуществ и должен быть рассмотрен в качестве приоритетного способа решения проблемы неудовлетворительного состояния инфраструктуры пунктов пропуска в России.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, пункт пропуска, государственно-частное партнерство, концессия, соглашение о ГЧП, контрактная система.

1. Введение

В эпоху глобализации и ускоренного мирового экономического развития происходит масштабный рост трансграничных потоков в большинстве развивающихся стран, включая Российскую Федерацию. В связи с этим, одним из приоритетных направлений государственной политики в нашей стране является модернизация и развитие инфраструктуры на государственной границе, в том числе, пунктов пропуска через государственную границу (далее – пункты пропуска).

Пункты пропуска – совокупность технологически увязанных с транспортными объектами специализированных систем, позволяющих осуществлять контроль на границе

государства в целях обеспечения безопасности его граждан. Помимо содействия поддержанию безопасности, пункты пропуска оказывают косвенное влияние на экономическое развитие страны, поскольку служат коридорами, через которые проходят международные транспортные потоки, включая импорт и экспорт товаров и грузов. Следовательно, поддержание их надлежащего функционирования – важнейшая экономически-значимая государственная задача.

2. Состояние инфраструктуры пунктов пропуска в России

Для развития инфраструктуры пунктов пропуска в Российской Федерации была сформирована отдельная институциональная-правовая система на государственном и региональном уровнях. На сегодняшний день ключевыми поддерживающими организациями являются Департамент государственной политики в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу Минтранса России и ФГКУ Росгранстрой. Тем не менее, несмотря на ряд эффективных инфраструктурных изменений, в настоящее время состояние большинства действующих пунктов пропуска через государственную границу в России не отвечает современным международным стандартам транспортно-логистического обслуживания и тормозит дальнейший рост международных перевозок. Среди основных проблем функционирования и развития пунктов пропуска можно выделить: низкий уровень оснащенности пунктов пропуска, низкие темпы модернизации инфраструктуры пунктов пропуска и обновления материально-технической базы, длительное время ожидания очереди для пересечения границы в пунктах пропуска и другие. Своевременное решение указанных проблем не может быть достигнуто, поскольку объем требуемых инвестиций на модернизацию системы пунктов пропуска существенно превышает лимит государственного бюджета. Более того, в ряде регионов существует проблема дефицита бюджетного финансирования на эксплуатацию всех установленных пунктов пропуска.

Таким образом, поиск и привлечение иных источников финансирования представляется единственно возможным выходом для ускорения развития трансграничной инфраструктуры и удовлетворения экономических потребностей страны.

3. Сравнительный анализ альтернативных способов создания и эксплуатации общественной инфраструктуры

Пункты пропуска через государственную границу являются комплексным инфраструктурным объектом, при создании, реконструкции, модернизации и эксплуатации которого необходимо принимать во внимание множество факторов,

включая регулирование отношений с различными государственными ведомствами. Реализация проектов по обустройству пунктов пропуска осуществляется, преимущественно, с применением механизма государственного заказа. Однако другим перспективным механизмом реализации инфраструктурных проектов является ГЧП, которое считается одним из основных инструментов государственной инвестиционной политики во всем мире. Для того, чтобы оценить перспективы реализации проектов по обустройству пунктов пропуска на принципах ГЧП, необходимо выявить сравнительные преимущества данного механизма перед контрактной системой (см. таблицу 1).

Таблица 1

	ГЧП/ концессионное соглашение	**Государственный контракт**
Соотношение интересов сторон соглашения/ контракта	Баланс публичных и частных интересов	Удовлетворение государственных нужд в большей степени
Особенности взаимодействия сторон	Распределение рисков, разделение затрат, объединение ресурсов	Отсутствие распределения рисков, разделения затрат, объединения ресурсов
Критерии выбора лица, реализующего проект	1) Квалификационные требования предварительного отбора в части наличия опыта реализации подобных Проектов и привлечения сопоставимого объема финансирования, 2) Оценка конкурсного предложения осуществляется как по финансовому, юридическому, так и по техническому критерию	Ценовой критерий - наиболее низкая цена исполнения госконтракта
Степень заинтересованности частной организации в качественной реализации проекта	Высокая	Низкая/нейтральная
Возложение функции эксплуатации/ технического обслуживания пункта пропуска на частную компанию	+	–
Возможность привлечения внебюджетных источников финансирования для создания/реконструкции пункта пропуска	+	–

4. Результаты

По сравнению с контрактной системой, механизм ГЧП обладает множеством преимуществ, в частности, сбалансированным удовлетворением интересов и соблюдением принципа равенства сторон, более совершенным механизмом конкурсного отбора,

высокой степени заинтересованности частной компании в максимально качественной реализации проекта, и что наиболее важно: ГЧП, в отличие от контрактной системы, предусматривает возможность привлечения частных инвестиций для обеспечения государственных и муниципальных нужд.

Таким образом, механизм ГЧП, при всех своих достоинствах, должен быть рассмотрен в качестве приоритетного способа развития инфраструктуры пунктов пропуска в России.

Однако, к сожалению, на данный момент времени реализация проектов по обустройству пунктов пропуска является невозможной ввиду отсутствия необходимого законодательного регулирования. Так, в законах о ГЧП и о концессиях пункты пропуска не входят в перечень объектов, в отношении которых допускается заключение соглашений. В феврале 2017 года необходимая законодательная инициатива уже была внесена Минтрансом России и находится на стадии рассмотрения. Вероятно, в скором времени дополнения к законам будут утверждены, и развитие инфраструктуры пунктов пропуска на принципах ГЧП станет реальностью.

Подводя итог всему вышеизложенному нужно отметить, что при условии преодоления законодательного барьера, ГЧП может стать эффективным способом решения проблемы неудовлетворительного состояния инфраструктуры пунктов пропуска при имеющимся дефиците средств государственного бюджета. Учитывая все преимущества данного механизма, его применение при создании, реконструкции и модернизации пунктов пропуска, позволит не только решить ряд острых инфраструктурных проблем, но и:

- Достичь задачи за относительно короткие сроки;
- Осуществлять модернизацию нескольких пунктов пропуска одновременно;
- Привлечь к реализации проектов компании с необходимым опытом;
- Переложить часть рисков реализации проектов на частного партнера;
- Равномерно распределить денежные оттоки из государственного бюджета;
- Сократить издержки на содержание и обслуживание пунктов пропуска;
- Оптимизировать бюджетные затраты.

Список литературы

1. Соколов М.Ю., Маслова С.В. «Государственно-частное партнерство: Кейсы из коллекции Высшей школы менеджмента СПбГУ» // Под редакцией М.Ю. Соколова, С.В. Масловой. Санкт-Петербург, 2014.
2. Стенограмма заседания Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности на тему «Обустройство Государственной границы Российской Федерации: состояние, проблемы, нормативное правовое регулирование» [Электронный ресурс]. – М.: Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, 24.03.2015. – Режим доступа: http://council.gov.ru/media/files/41d549855b1bbad86bcb.pdf, свободный.
3. О Государственной границе Российской Федерации: закон от 01.04.1993 N 4730-I (с изменениями и дополнениями).

Абрамян Сюзанна Кароевна
ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова г. Новороссийск, Россия

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В СФЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ ПОТОКАМИ В МО Г. НОВОРОССИЙСК

Аннотация

Данные тезисы рассматривают содержание государственно-частного партнерства в сфере управления транспортными потоками в г. Новороссийск, исследуют разнообразные модели, формы и конкретные инструменты реализации партнерских отношений между властью и бизнесом, их развитие в условиях модернизационных преобразований.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, транспорт, логистика, транспортная система, автоматизированная система управления дорожным движением.

Эффективное построение транспортной системы, организации дорожного движения и обеспечение его безопасности – это процессы, которые необходимо развивать на основе механизмов государственно-частного партнерства. Одним из основных источников загрязнения и загазованности окружающей среды муниципального образования г. Новороссийск является автомобильный подвижной состав различных регионов Российской Федерации, обслуживающий логистику предприятий, расположенных на территории транспортного пространства муниципального образования. Отсутствие единого муниципального оператора, связанного с регулированием входящих и выходящих транспортных потоков грузовых автомобилей, приводит к стохастическому характеру их

формирования и длительному нахождению автопоездов на территории предприятий города по причине низкого уровня согласованности действий менеджеров различных уровней, причастных к организации отправки или получения (приёмки) груза. Это приводит к вынужденному простою автомобилей в черте города: внутри предприятий или на прилегающих к ним участках улично-дорожной сети (УДС), вызывает необоснованную нагрузку на окружающую среду города, социальный дискомфорт населения и снижение эффективности работы автомобилей.

Для определения проблем данного транспортного узла Юга России нами были проведены исследования процессов формирования транспортных потоков с охватом нескольких предприятий, расположенных на территории г. Новороссийск и являющихся наиболее крупными грузообразующими центрами, нуждающимися в транспортном обслуживании. Цель работы: исследовать систему управления транспортными потоками в г. Новороссийск в условиях государственно-частного партнерства.

В работе проанализированы недостатки в организации движения транспорта в г. Новороссийске. Предложен механизм решения данной проблемы. Внедрение современных технических средств управления перевозочными процессами в условиях государственно-частного партнерства позволит значительно снизить вероятность нахождения в пробке большегрузных фур в городской черте и повысить безопасность дорожного движения.

Для решения проблем транспортного обслуживания самого крупного портового терминала Юга России, и снижения экологической нагрузки на окружающую среду МО г. Новороссийск необходимо:

1. Формирование и организация работы единой системы (единого оператора) транспортными потоками и транспортными средствами (ТС), связанными с обслуживанием логистики предприятий транспортного пространства г. Новороссийск.

2. Использование электронной системы бронирования времени заезда транспорта на предприятие.

3. Внедрение автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), которая уже доказала свою эффективность во всем мире. Она позволит организовать работу светофоров по принципу «зеленой волны», осуществить режим приоритетного движения общественного транспорта, выбор оптимального маршрута движения и информирование горожан о свободных местах на парковках.

Список литературы

1. Зубайдуллина Д.В. Государственно-частное партнерство в сфере транспорта: мировой опыт и перспективы в России // Гуманитарные науки в XXI веке. 2015. № XXV.
2. Войтенков С.С., Жусупов А.И. Государственно-частное партнерство на автомобильном транспорте. – В сб.: Международная научно-практическая конференция «Развитие дорожно-транспортного и строительного комплексов и освоение стратегически важных территорий Сибири и Арктики: вклад науки», 2014.

Баталова Наталья Владимировна, Журавлева Наталья Александровна
Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I, г. Санкт-Петербург, Россия

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ПРОЕКТАХ ВСМ

Аннотация

Данные тезисы рассматривают мультимодальный эффект государственно-частного партнерства в сфере развития высокоскоростных магистралей железнодорожного транспорта. Актуальность вопроса состоит в важности учета косвенных эффектов при реализации проектов ВСМ.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, мультимодальный эффект, высокоскоростные магистрали, железнодорожный транспорт.

Высокоскоростная железнодорожная магистраль (далее – ВСМ) – это специализированная выделенная железнодорожная линия, обеспечивающая движение поездов со скоростью свыше 250 км/ч. Главные перспективные проекты ВСМ в России это линии Москва – Казань – Екатеринбург с подключением Уфы и Челябинска, Москва – Санкт-Петербург и Москва – Сочи.

Одной из форм финансирования проектов развития высокоскоростных железнодорожных систем является государственно-частное партнерство (далее – ГЧП). ГЧП рассматривается как механизм взаимодействия государства и частных компаний для решения экономических и социальных задач и достижения целей, интересных обеим сторонам.

Традиционные оценки эффективности инвестиций учитывают преимущественно прямые эффекты, но для определения целесообразности реализации проектов развития ВСМ важнейшую роль играют внешние общеэкономические эффекты. Среди различных косвенных эффектов, помимо прочих, выделяют мультимодальные эффекты, которые возникают в результате более рационального распределения пассажиро- и грузопотоков между видами транспорта, и загрузки транспортной сети.

В результате развития проектов ВСМ возникают такие мультимодальные эффекты как:

- оптимизация географии грузовых и пассажирских перевозок с учетом конкурентоспособности разных видов транспорта;
- оптимизация субсидий на перевозки пассажиров на разных видах транспорта;
- разгрузка улично-дорожной сети в агломерациях;
- разгрузка междугородней автодорожной сети;
- создание мультимодальных узловых пунктов путем подвода линий ВСМ к аэропортам.

Таким образом, реализация проектов ВСМ нацелена, помимо оказания эффекта на экономику страны в целом, на развитие экономики тех регионов, в которых они осуществляются.

Список литературы

1. Журавлева Н.А. Развитие рынка услуг железнодорожного транспорта в контексте экономической безопасности России. – Экономические науки, 2015. – 11 (132).
2. Оценка крупных инфраструктурных проектов. Задачи и решения. – Разработки в рамках проектов ЦСР.

Бодровцева Наина Юрьевна
Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова
г. Санкт-Петербург, Россия

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация

Государственно-частное партнерство (далее – ГЧП) рассматривается как одна из мер повышения конкурентоспособности морских портов РФ. Оценивается значение ГЧП в проектах по строительству морской портовой инфраструктуры с позиций межпортовой и внутрипортовой конкуренции.

Ключевые слова: морские порты, государственно-частное партнерство, конкурентоспособность, факторы конкурентоспособности.

Целью данного исследования является оценка влияния инструментов ГЧП при реализации проектов по строительству морской портовой инфраструктуры на конкурентоспособность морских портов РФ. Понятие конкурентоспособности морского порта рассматривается с позиций межпортовой конкуренции:

- на макроуровне – как конкурентоспособность морских портов страны, бассейна, региона,
- на мезоуровне – как конкурентоспособность отдельного морского порта; с позиций внутрипортовой конкуренции,
- на микроуровне – как конкурентоспособность предприятия (организации), предоставляющей услуги в морском порту, и конкурентоспособность конкретной услуги, предоставляемой в порту.

В работе систематизируются факторы, влияющие на конкурентоспособность морского порта. Рассматривая ГЧП с позиций государственного волеизъявления, данный инструмент относится к институциональным факторам.

В рамках исследования были рассмотрены 10 проектов по строительству морской портовой инфраструктуры, реализованные ФГУП «Росморпорт» с использованием элементов ГЧП, и 8 перспективных ГЧП-проектов, рассматриваемых в настоящее время Минтрансом России. Показано, что эффективная реализация инфраструктурных проектов

ГЧП привлекает внешние грузопотоки, повышая с позиций межпортовой конкуренции конкурентоспособность конкретного порта, бассейна и страны в целом. При этом, совмещая публичный и частный интерес, ГЧП позволяет не только привлечь средства частных инвесторов в капиталоемкие проекты с большим сроком окупаемости, но и повысить качество строительства и эксплуатации портовых объектов. ГЧП может также влиять на внутрипортовую конкуренцию, давая преимущества частному хозяйствующему субъекту, участвующему в ГЧП, что должно учитываться при реализации мер государственного регулирования.

Итогом исследования стала разработка методических подходов к оценке степени влияния ГЧП-проектов по строительству морской портовой инфраструктуры (на этапе принятия решения об их реализации) на конкурентоспособность морских портов с позиций межпортовой и внутрипортовой конкуренции.

Список литературы

1. Соколов М.Ю. Применение механизмов государственно-частного партнерства в инфраструктурных отраслях российской экономики // Наука и техника транспорта. М.: Российская открытая академия транспорта Московского государственного университета путей сообщения, 2015, №3. С. 20-23.
2. The World Bank, “Port Reform Toolkit. PPIAF”, The World Bank Group, Public-private-partnership in Infrastructure Resource Center? 2016. Дата обращения: 12.05.2017. – URL: https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/pdf/modules/03_TOOLKIT_Module3.pdf .
3. Araújo S., Sutherland D. “Public-Private Partnerships and Investment in Infrastructure”, OECD Economics Department Working Papers, No. 803, OECD Publishing, Paris, 2010. Дата обращения: 12.05.2017. URL: http://dx.doi.org/10.1787/5km7jf6q8f0t-en.

Винник Алёна Евгеньевна
Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента»
г. Санкт-Петербург, Россия

РЕГИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ В ПРОЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОССИИ

Аннотация

Целью данного исследования является выявление ключевых факторов успеха (КФУ) проектов государственно-частного партнерства (далее – ГЧП), стимулирующих вовлечение частного сектора в ГЧП в регионах России. Для успешного вовлечения бизнеса в ГЧП, крайне важно определить условия, в которых инвесторы предпочли бы работать. В исследовании изучается взаимосвязь между статусом вовлеченности инвестора в оказание государственных услуг, и тем, и тем как инвестор оценивает уровень финансовой жизнеспособности проекта, общественной и государственной поддержки, технической осуществимости проекта и прозрачности выбора партнера.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, ключевые факторы успеха, оценка вовлеченности бизнеса в ГЧП.

Ключевые факторы успеха являются необходимыми условиями, выполнение которых способствует успешной реализации проекта. Критичность фактора определяется субъективным суждением, и существуют множество точек зрения на ключевые факторы успеха ГЧП. Наиболее распространенными в литературе факторами успеха ГЧП являются финансовая жизнеспособность проекта, общественная и государственная поддержка, техническая осуществимость проекта и прозрачность выбора частного партнера.

Для проведения анализа взаимосвязи между активностью инвесторов в оказании государственных услуг и оценкой развития перечисленных выше КФУ ГЧП в регионах, используется выборка, включающая более 1000 респондентов в 37 регионах России (ЕБРР 2014). Регионы формируют 4 кластера в соответствии с рейтингом ГЧП (Центр развития ГЧП 2013): кластер 1 представляет регионы с самым высоким уровнем ГЧП, кластер 4 – с самым низким уровнем. Для идентификации взаимосвязи между статусом вовлеченности инвестора и его оценкой КФУ ГЧП, применяется тест Пирсона, позволяющий исследовать наличие ассоциации между двумя качественными категориями.

Итогом исследования стал региональный «портрет» инвестора, представленный в Таблице 1, а именно, идентифицированы КФУ ГЧП, которые являются значимыми для инвестора на этапе принятия решения.

Таблица 1

Критические факторы успеха	**Кластер**			
	Кластер 1 Санкт-Петербург Республика Татарстан Воронежская область Ярославская область Белгородская область Нижегородская обл. Калужская область Новосибирская обл. Ростовская область	**Кластер 2** Свердловская обл. Москва Красноярский край Краснодарский край Кировская область Ульяновская обл. Ленинградская обл. Липецкая область Московская область	**Кластер 3** Омская область Самарская область Иркутская область Волгоградская обл. Томская область Ставропольский край Кемеровская обл. Курская область Мурманская обл.	**Кластер 4** Тверская область Челябинская обл. Республика Саха (Якутия) Смоленская обл. Республика Башкортостан Пермский край Калининградская обл. Хабаровский край Республика Мордовия Приморский край
Финансовая жизнеспособность проекта	–	–	+	+
Прозрачность выбора партнера	–	–	+	+
Общественная поддержка	–	+	+	+
Государственная поддержка	–	+	+	+
Техническая осуществимость	+	+	+	+

Таким образом, чем выше уровень развития ГЧП, тем меньше факторов, к которым чувствительны инвесторы в кластере. Те, кто принимает участие в оказании государственных услуг в регионах с наименее развитым уровнем ГЧП, склонны оценивать выше уровень КФУ ГЧП в регионе, чем те, кто не участвует. Однако при переходе к регионам с более развитым уровнем ГЧП, важность показателей, характеризующих КФУ ГЧП в регионе, снижается для участвующих в оказании государственных услуг. Вероятно, в более развитых регионах участники осознают риски и готовы их принять.

Список литературы

1. Chan, Albert P. C., Patrick T. I. Lam, Daniel W. M. Chan, Esther Cheung, and Yongjian Ke. 2010. “Critical Success Factors for PPPs in Infrastructure Developments: Chinese Perspective.” *Journal of Construction Engineering and Management* ASCE: 484-495.
2. The Business Environment and Enterprise Performance Survey. – Европейский банк реконструкции и развития, 2014. – URL: http://ebrd-beeps.com/data/.
3. Развитие ГЧП в России в 2013 году. ГЧП-старт. – Центр развития ГЧП, Министерство экономического развития Российской Федерации. 2013. – URL: http://pppcenter.ru/analitika/reiting.html.

Громова Софья Александровна
Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента»
г. Санкт-Петербург, Россия

ОСОБЕННОСТИ ВЫБОРА ПЛАТЕЖНОГО МЕХАНИЗМА В ПРОЕКТАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В АВТОДОРОЖНОМ СЕКТОРЕ

Аннотация

Целью исследования является выявление факторов, влияющих на выбор платежного механизма при реализации проектов государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) в автодорожном секторе. Использование механизмов ГЧП в данном секторе сводится к решению вопроса о платности автодороги и, соответственно, выборе подходящего типа платежного механизма, который обеспечит достижение целей как публичного, так и частного партнеров. Актуальность исследования продиктована растущим количество проектов как в России, так и за рубежом, а также небольшим количеством научной литературы, посвященной данной проблематике. Результаты исследования – это перечень платежных механизмов, характерных сектору автодорог на основе международной практики, и характеристика взаимосвязей между некоторыми внутренними характеристиками проекта ГЧП и платежным механизмом.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, платежный механизм, автодорожный сектор.

Государственно-частное партнерство (ГЧП) является эффективным инструментом реализации проектов в сферах, которые традиционно относятся к публичному сектору (транспорт, ЖКХ и др.). Согласно данным Всемирного Банка, инвестиции в проекты ГЧП в автодорожном секторе занимают второе место после инвестиций в проекты по развитию электросетей и составляют 19% от общего объема инвестиций (1990-2016 гг.). Дороги играют стратегически важную роль в развитии государства, так как обеспечивают сообщение между городами и селами, повышают мобильность населения и расширяют возможности для бизнеса. Привлечение частного бизнеса в развитие транспортной инфраструктуры в рамках ГЧП сводится к решению вопроса о способе возврата инвестиций, за счет пользователей дорожной инфраструктуры или государства. Следовательно, встает вопрос о платности дороги, решение которого неразрывно связано с готовностью частного партнера взять на себя риск спроса (трафика). По этой причине, платежный механизм является неотъемлемым аспектом ГЧП и отвечает на выше поставленные вопросы.

Цель исследования – выявить факторы, которые влияют на выбор платежного механизма. Для достижения цели были поставлены следующие задачи:

- Определить особенности реализации проектов ГЧП в автодорожном секторе;
- Структурировать понятие платежного механизма;
- Определить основные виды платежного механизма, релевантные для проектов ГЧП в автодорожном секторе, и их характеристики.

Платежный механизм – это финансовая структура, которая определяет, каким образом частный партнер возвращает себе средства за предоставленные работы и услуги за определенный период времени в рамках проекта ГЧП. Основные источники возврата – это платежи пользователей объекта инфраструктуры, платежи со стороны государства и их совокупность. Платежный механизм определяет источники платежей и их соотношение в соответствии с целями проекта и интересами сторон. Частный партнер заинтересован в гарантии получения дохода от реализации проекта и эффективном управлении рисками. Список целей публичного партнера несколько шире и включает в себя:

1. социальные и экономические цели проекта (например, решение проблемы сообщения между определенными городами для повышения качества жизни населения);
2. эффективную разработку структуры платежного механизма, понятной рынку и включающей систему ключевых индикаторов качества и доступности дороги как объекта, находящегося в зоне ответственности частного партнера.

Решение о выборе типа платежного механизма принимается на стадии проведения конкурса и информация о нем изложена в предварительном варианте соглашения о ГЧП. Таким образом, для достижения целей сторон предоставляемые услуги должны быть измеримы, как качественно, так и количественно, а платежный механизм должен отражать такие характеристики объекта соглашение как использование (объем трафика), доступность и результативность эксплуатации объекта соглашения.

В автодорожном секторе основными видами платежных механизмов являются:

1. Прямой сбор платы с пользователей дороги;
2. Теневые платежи;
3. Плата за доступность;
4. Плата по результатам деятельности.

Сегодня существует тренд использования гибридных моделей, то есть использования нескольких видов платежных механизмов одновременно, что позволяет более гибко подходить к управлению рисками и гарантировать доход частному партнеру.

За выбором платежного механизма стоит *тип дороги* – платная или бесплатная. В случае платной дороги используется прямой сбор платы, который может быть подкреплен платой за доступность или платой по результатам по согласованию сторон. В случае бесплатной дороги используются теневые платежи или плата за доступность. Плата по результатам не является самостоятельным платежным механизмом и используется в связке с другими видами платежных механизмов.

При выборе платежного механизма обращают внимания на *тип проекта*, то есть на наличие ранее существовавшей инфраструктуры (brownfield) или ее отсутствие (greenfield). Если дорога построена впервые, то зачастую применяется прямой сбор платы, так как пользователи выражают большую готовность платить за пользование инфраструктурой. Если дорога является модернизированной, то могут возникнуть социальные риски, то есть протесты со стороны пользователей против прямого сбора платы. Тогда используются теневые платежи или плата за доступность.

В случае, когда за *эксплуатацию* (функция *operate* в модели ГЧП) дороги отвечает частный партнер, то есть он берет на себя риск спроса, то зачастую используется прямой сбор платы. В случае, если эксплуатацию осуществляет публичный партнер, то применяется плата за доступность.

Если новый объект инфраструктуры – дорога с большой *протяженностью* и соединяет удаленные города, то, как правило, применяется прямой сбор платы. На большом расстоянии пользователей в большей мере ощущает выгоды, получаемые от пользования (качество дорожного полотна, скорость и т.п.), и демонстрирует большую готовность платить.

Уровень трафика является ключевым аспектом при разработке структуры платежного механизма, так как его прогноз определяет силу риска спроса и используется при расчете уровня тарифа. Гарантированный трафик, зачастую, влечет за собой готовность частного партнера взять на себя риск полностью, то есть используется прямой сбор платы.

Рассмотрение особенностей выявленных внутренних характеристик проекта ГЧП позволяет повысить эффективность процесса принятия решения о выборе платежного механизма, как необъемлемого аспекта соглашения о ГЧП.

Список литературы

1. Villalba-Romero F., Liyanage C. Implications of the use of different payment models, International Journal of Managing Projects in Business, Vol. 9, Is. 1, 2016, pp. 11 – 32.
2. Iossa E. Best Practices on Contract Design in Public-Private Partnerships, 2007.
3. Vassallo J.M. Traffic Risk Mitigation in Highway Concession Projects The Experience of Chile Journal of Transport Economics and Policy, Volume 40, Part 3, September 2006, pp. 359–381.
4. Santos M., Santos B. Shadow-tolls in Portugal: How we got here and what were the impacts of introducing real tolls / Association for European Transport and Contributors, 2012.
5. Burke R., Demirag I. Changing perceptions on PPP games: Demand risk in Irish roads. Critical Perspectives on Accounting, November, 2013.
6. Singh B., Traffic revenue risk management through Annuity Model of PPP road projects in India International Journal of Project Management 24, 2006, 605–613.

Елисеев Борис Петрович, Борзова Анжела Сергеевна, Корягин Николай Дмитриевич
Московский государственный технический университет гражданской авиации
г. Москва, Россия

ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ИНТЕРЕСАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОДЕРНИЗАЦИИ АВИАТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Аннотация

В статье рассмотрены возможные направления государственно-частного партнерства в сфере авиатранспортного образования, приведены многочисленные примеры практического применения в деятельности Московского государственного технического университета гражданской авиации механизмов государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, авиакомпании, аэропорты, авиатранспортное образование, модернизация.

В условиях стремительного развития научно-технического прогресса эффективность такой высокотехнологичной отрасли национальной экономики России, как воздушный транспорт, впрямую зависит от уровня подготовки специалистов, обеспечивающих

эксплуатацию воздушных судов, инфраструктуры аэропортов и управление бизнес-процессами авиаперевозок.

При этом дефицит высокопрофессиональных авиаспециалистов является объективной реальностью не только в России, но и во всем мире. Качество подготовки специалистов для авиатранспортной отрасли определяется ресурсными возможностями вузов гражданской авиации. Только бюджетных средств явно недостаточно для удовлетворения существующей потребности в осуществлении обучения на базе современной авиационной техники и технологической инфраструктуры аэропортов.

В этой ситуации одним из наиболее перспективных вариантов решения проблемы является применение механизмов государственно-частного партнерства (далее – ГЧП), в качестве возможных направлений реализации которого в сфере авиатранспортного образования рассматриваются:

- финансовая поддержка вузов представителями частного сектора в целях совершенствования их материально-технической базы;
- организация, финансирование и проведение на партнерской основе научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;
- создание на базе университета практико-ориентированных исследовательских центров и отраслевых научно-образовательных комплексов;
- повышение квалификации преподавательского состава;
- организация на базе компаний-партнеров практики для студентов вузов;
- участие представителей авиапредприятий и бизнес-организаций в руководстве базовыми кафедрами.

В Московском государственном техническом университете гражданской авиации (далее – МГТУ ГА), широко применяются различные формы механизмов ГЧП в сфере образования.

Для совершенствования материально-технической базы в 2008-2010 годах было достигнуто соглашение с компанией «Аэрофлот - российские авиалинии» о передаче МГТУ ГА воздушных судов (ВС) Ил-86 и Ту-154 в укомплектованном работоспособном состоянии.

Для решения проблемы актуализации материально-технической базы в условиях отказа крупных российских авиакомпаний от самолетов советского производства в 2013 году было заключено соглашение о сотрудничестве с европейской авиастроительной

корпорацией Airbus, специалисты которой совместно с МГТУ ГА реализовали уникальную учебную программу для студентов, рассматривающую особенности эксплуатации самолетов Airbus, безопасность полетов, систему и организацию технической и эксплуатационной документации на самолетах Airbus, электронные решения Airbus для технического обслуживания и ремонта самолетов (ТОиР), а также практическую отработку полученных знаний на процедурных тренажерах MFTD A320.

В 2013 году было заключено соглашение о сотрудничестве с лидером в сфере IT-решений для авиаиндустрии – международной компанией SITA, совместно с которой была реализована программа, посвященная IT-решениям в сфере обслуживания пассажиров, обработки багажа, полетных операций, бортового сервиса, пограничного контроля и систем связи с наземными службами, проведено обучение преподавателей МГТУ ГА, организован доступ студентов к автоматизированной системе регистрации пассажиров и оформления багажа SITA Departure Control System (SITA DCS).

Для организации изучения студентами, обучающихся по управленческим направлениям подготовки, прикладного программного обеспечения (ППО), используемого в практике управления бизнесом, в 2015-2016 годах были заключены соглашения о сотрудничестве с российскими компаниями 1С, БИТЕК, BaseGroup Labs и получен доступ к системе планирования ресурсов предприятия «1С:ERP», системе поддержки стратегического контроллинга и управления бизнес-процессами «Бизнес-инженер», системе бизнес-аналитики «Deductor». По перечисленным типам ППО компаниями-разработчиками проведено обучение преподавателей МГТУ ГА.

Для обеспечения практико-ориентированной подготовки специалистов по организации бизнес-процессов на воздушном транспорте в 2016 году достигнуто соглашение с компанией БИТЕК о создании в МГТУ ГА базовой кафедры «Бизнес-инжиниринговых технологий управления авиапредприятиями».

Разработана большая программа совместных научных исследований с ПАО «Аэрофлот - российские авиалинии». Уникальные разработки МГТУ ГА для аэропортов в сфере информационных технологий заинтересовали компанию SITA.

В 2011 году подписано соглашение о создании отраслевого научно-образовательного комплекса с компанией «АэроМАШ — Авиационная безопасность», профильная деятельность которой состоит в обеспечении авиабезопасности московского аэропорта Шереметьево.

МГТУ ГА получает безвозмездную финансовую поддержку для материально-технического обеспечения университета и его филиалов от ПАО «Аэрофлот - российские авиалинии» и ПАО «Авиакомпания Сибирь».

На базе авиапредприятий Московского авиационного узла организуются практики для студентов.

Стратегия развития МГТУ ГА предполагает использование всего многообразия форм и механизмов ГЧП. Дальнейшее развитие по обозначенным выше направлениям является приоритетным и определяет эффективность функционирования системы авиатранспортного образования в целом.

Список литературы

1. Государственно-частное партнерство в образовании: законодательный аспект. Рабочие материалы к «Круглому столу» в Государственной Думе ФС РФ (Москва, 18.10.07), подготовленные Федеральным агентством по образованию. – М.: Журнал «Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование», № 3-4 (32-33), 2007.
2. Елисеев Б.П., Корягин Н.Д. Системный подход к подготовке менеджеров авиапредприятий в условиях современного информационного общества. Статья. – М.: Журнал «Мир транспорта» № 3 (64), 2016.
3. Елисеев Б.П., Борзова А.С., Корягин Н.Д. Состояние, перспективы и проблемы внедрения управления бизнес-процессами авиапредприятий. Статья. – М.: Журнал «Инновации в гражданской авиации» №4, 2016г.
4. Синицкий А. Революция флота авиакомпаний позже коснулась учебных заведений гражданской авиации. Статья. - М.: Авиатранспортное обозрение №146, январь-февраль 2014 г.

Еремин Виктор Валерьевич
Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента»
г. Санкт-Петербург, Россия

ПРОБЛЕМА КВАЛИФИКАЦИИ СОГЛАШЕНИЙ О ПУБЛИЧНО-ЧАСТНОМ ПАРТНЕРСТВЕ В РОССИЙСКОЙ ПРАКТИКЕ

Аннотация

Сегодня научное сообщество, которое с принятием Федерального закона от 13.07.2015 «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» получило легальную дефиницию государственно-частного партнерства, казалось должно было прекратить дискуссию о квалификации соглашений о публично-частном партнерстве. Но законодатель наоборот лишь создает хитросплетение легальных дефиниций и не фактически уверяет исследователей о том, что концессионное

соглашение и соглашения о государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве (далее – соглашения о публично-частном партнерстве) – это разные по своей природе договоры, несмотря на обширную зарубежную практику, где концессионные соглашения являются лишь одной из разновидностей соглашений о публично-частном партнерстве. Автору кажется нецелесообразным подобное разграничение, которое сложилось в отечественном правопорядке и можно сказать о наличии путаницы, попыткой разрешить которую является данное исследование.

Ключевые слова: публично-частное партнерство, соглашение о публично-частном партнерстве, концессионное соглашение, квалификация договора

1. Формулировка существующих проблем

Соглашения о публично-частном партнерстве (далее – ПЧП) в российской практике небезосновательно относят к числу инвестиционных договоров. В ПЧП инвесторами выступают как государство (публичный партнер), так и частный партнер. При этом данный подход идеологически не противоречит кругу инвесторов, определенных в ст. 2 РСФСР от 26.06.1991 N 1488-1 «Об инвестиционной деятельности в РСФСР».

Наличие публичного участия в ПЧП порождают неопределенность в части квалификации соглашений о публично-частном партнерстве. В современной научной литературе сформировалась три основные позиции в целом в отношении инвестиционных договоров с публичным участием и публично-частных соглашений:

1. Соглашение о ПЧП является гражданско-правовым договором с инвестиционными условиями;
2. Соглашение о ПЧП определяется как административный договор (административный акт);
3. Соглашение о ПЧП является смешанным публично-частным договором.

Казалось бы, подобная проблема должна была бы исчезнуть с принятием Федерального закона 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» (далее – Закон о ПЧП), который дал легальную дефиницию государственно-частному, муниципально-частному партнерству, определив его как гражданско-правовой договор между публичным партнером и частным партнером, заключенный на срок не менее чем три года в порядке и на условиях, которые установлены Законом о ПЧП. Но дискуссия в научном сообществе по данному вопросу не утихает.

Вторым вопросом, который встает перед исследователями – это разграничение концессионных соглашений и соглашений о публично-частных партнерств. Объективно, в мировой практике публично-частного партнерства не разграничиваются концессионные соглашения и публично-частные партнерства, а механизм концессий считается одной из

форм публично-частного партнерства. Российский законодатель дал определение концессионному соглашению, которое порождает лишь вопросы о его правовой квалификации, правовой природе. Статья 3 Федерального закона от 21.07.2005 №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» содержит следующую легальную дефиницию, концессионное соглашение является договором, в котором содержатся элементы различных договоров, предусмотренных федеральными законами. Вышесказанное свидетельствует о том, что понятия объекта концессионного соглашения и объекта гражданско-правового договора совпадают. Таким образом, объект концессионного соглашения – это объект гражданского права, по поводу которого заключено соглашение. Определение смешанного договора содержится п.3 ст.421 ГК РФ из него следует, что договор, который содержит элементы различных договоров, предусмотренных законом или иными правовыми актами является смешанным договором. Вроде бы законодатель напрямую отсылает нас к ст.421 ГК РФ, но все гораздо сложнее, нежели кажется на первый взгляд.

2. Концессионное соглашение – аренда с инвестиционными условиями?

Профессор Е.А. Суханов еще в 2003 году писал, что создание гражданско-правовых договоров нового типа – это создание гражданско-правовых конструкций для сиюминутных задач экономики. Тем самым подчеркивал отсутствие развития правовой науки из-за подобной неопределенности законодателя и оторванности от доктринальных воззрений.

Концессионное соглашение – это институт гражданского права, реализующийся посредством самостоятельной правовой конструкции, при этом являясь одной из наиболее удобных форм реализации проектов в сфере публично-частного партнерства для создания инфраструктуры. Сразу стоит отметить, что участие в концессионном соглашении публичной стороны (концедента), то есть само по себе наличие публично-правовых норм в концессионном договоре не препятствует отнесению договора к числу гражданско-правовых. Концессионное соглашение является предпринимательским договором. Понятие "предпринимательский договор" не ново и уже использовалось в работах ряда авторов. Концессионный договор заключается концессионером в целях осуществления предпринимательской деятельности (абз. 3 п. 1 ст. 2 ГК РФ). Вопрос об отраслевой принадлежности института концессионного договора, как и других инвестиционных договоров (соглашение о разделе продукции, концессия участка лесного фонда и др.), относится к дискуссионным. Применительно к концессионному соглашению препятствием для однозначного отнесения его к сфере гражданско-правового

регулирования является наличие в нем публичных элементов. В этих условиях возможны три варианта решения: признание концессионного договора публично-правовым (административным), отнесение его к разновидности гражданско-правовых договоров, признание его самостоятельным предпринимательским договором. Административным его назвать невозможно хотя бы по причине того, что он опосредует в решающей степени предпринимательскую деятельность. Сложности неизбежны и при включении его в систему гражданско-правовых договоров. Весьма дипломатично выразился С.А. Сосна при решении данного вопроса. Он утверждает, что речь не может идти об отождествлении концессионного соглашения с гражданско-правовым договором. Можно говорить о задаче определенного приближения, уподобления, подтягивания первого до уровня второго при сохранении определенных публичных начал. Следовательно, концессионное соглашение выступает как единый договор в системе гражданского права, но при этом неотъемлемыми элементами такого договора являются иные договоры необходимые для реализации обязательств вытекающих из концессионного соглашения. Например, договор аренды. Судебная практика также придерживается такого подхода. Так в Определение Верховного Суда РФ от 26.03.2015 N 310-КГ15-1150 по делу N А14-4828/2013, суды оценивали условия спорного концессионного соглашения и установили, что на стадии осуществления концессионером деятельности с использованием (эксплуатацией) объекта концессионного соглашения оно содержит в себе элементы договора аренды.

3. Выводы

Таким образом, подводя итог вышеизложенному, можно сказать, что несмотря на то, что в текущей практике при всей проблематичности классификации соглашений о публично-частном партнерстве и спорах об роли и участии публичного субъекта в гражданских правоотношениях можно сказать, что законодатель решил данную проблематику относительно соглашений, регулируемых Законом о ПЧП.

Концессионные соглашения являются самостоятельной правовой конструкцией и это следует учитывать. По результатам проведенной работы, напрашивается вывод об отсутствии необходимости квалификации. Мы имеем дело с принципиально новой конструкцией гражданско-правовой природы. Негативное отношение к подобному созданию гражданско-правовых конструкций выражено, в частности, в работах профессора Е.А. Суханова. Но это – сегодняшняя реальность, и с ней необходимо не просто мириться, а работать и совершенствовать.

Список литературы

1. Гриценко Е.В., Дмитрикова Е.А., Долгов А.К., Дружинин Е.И., Жмулина Д.А., Килинкаров В.В., Килинкарова Е.В., Макаревич К.А., Попондопуло В.Ф., Шевелева Н.А. Комментарий к Федеральному закону «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» / Под ред. В.Ф. Попондопуло и В.В. Килинкарова. М.: Инфотропик Медиа, 2016, 574 с.
2. Громова Е.А. Некоторые проблемы Федерального закона «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». – Право и экономика, №8, 2016.
3. Килинкаров В.В. Актуальные вопросы разрешения споров в сфере публично-частного партнерства. – Закон, №8, 2015. N 2.
4. Степанов М.С. Федеральный закон о ГЧП. Первые поправки // "Имущественные отношения в Российской Федерации", №1, 2017.

Ихонкина Юлия Владимировна
Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента»
г. Санкт-Петербург, Россия

ОЦЕНКА ВОЗДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ВАЛОВЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОДУКТ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ

Аннотация

В рамках данного исследования была произведена попытка оценить воздействие государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) на валовый региональный продукт (ВРП) российских регионов на душу населения с помощью построения функции Кобба-Дугласа. Актуальность данного исследования обусловлена необходимостью улучшения состояния инфраструктуры в российских регионах в условиях ограниченных бюджетных средств, а также выявления взаимопроникновения таких понятий, как ГЧП и инфраструктура и ВРП. На сегодняшний день, в научной литературе определено положительное воздействие уровня развития инфраструктуры на экономическое развитие территории, выраженное различными макроэкономическими факторами, как на национальном, так и на региональном уровне. Вместе с тем, вопрос о воздействии ГЧП на макроэкономические показатели региона остается открытым и подлежит дискуссии, и данное исследование представляет собой скромный научный вклад в развитии данной дискуссии. Результатами исследования являются: выявление регионов с высоким и низким потенциалом к развитию ГЧП, подтверждение соответствия более высокого уровня развития ГЧП в регионе более высокому ВРП, а также рекомендации для будущего воздействия ГЧП на ВРП в российских регионах.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, валовый региональный продукт, ВРП, социально-экономическое развитие, инфраструктура, инвестиции.

1. Введение

Цель данной работы заключается в исследовании воздействия развития государственно-частного партнерства на региональную производительность, измеренную в валовом региональном продукте на душу населения, с помощью модели производственной функции Кобба-Дугласа.

Для достижения поставленной цели был сформулирован ряд нижеследующих задач:

1. Выявить теоретическое воздействие государственно-частного партнерства на региональную экономическую активность;
2. Исследовать текущий уровень состояния инфраструктуры и объемы инфраструктурных инвестиций в российских регионах и определить лидирующие и отстающие регионы по этим параметрам;
3. Подтвердить соответствие между уровнем развития государственно-частного партнерства в регионе и валовым региональным продуктом на душу населения, с помощью модели производственной функции Кобба-Дугласа;
4. Разработать рекомендации для российских регионов.

Новизна работы состоит в выявлении воздействия, а также соответствия, уровня развития государственно-частного партнерства на валовый региональный продукт на душу населения на основе новейших данных, доступных в открытых источниках.

Методологией для данного исследования является построение эконометрической модели производственной функции Кобба-Дугласа по данным из Российской службы государственной статистики за 2012-2015 годы, а также Центра Развития государственно-частного партнерства за тот же период.

2. Региональная инфраструктура: типология

В целях определения возможностей (потенциала) российских регионов для развития в них рынка ГЧП была сформирована матрица регионов. На оси X данной матрицы располагается состояние инфраструктуры, посчитанное с помощью интегрального показателя Ri_n, включающего в себя состояние экономической Rie_n и социальной Ris_n инфраструктуры. Точка начала координат соотносится с низким уровнем состояния инфраструктуры. Формула для подсчета интегрального показателя, отражающего уровень состояния инфраструктуры в российских регионах и расположенного на оси X, выглядит следующим образом:

$$Ri_n = \frac{\left(\frac{(Rauto_n + Rzh_n + Rvod_n + Rtepl_n)}{4}\right) + \left(\frac{PS_n + PC_n + Berth_n + Hosp_n}{4}\right)}{2},$$

где: $Rauto_n$ – место региона в рейтинге Росстата по доли протяженности дорог с твердым покрытием в данном регионе от общего числа всех дорог в регионе; Rzh_n – место региона в рейтинге по плотности железнодорожных путей; $Rvod_n$ – место региона в рейтинге по мощности водоснабжения (тыс. куб. м./день); $Rtepl_n$ – место региона в рейтинге по мощности теплоснабжения; PS_n – место региона в рейтинге по числу дошкольных образовательных учреждений; PC_n – место региона в рейтинге по количеству компьютеров, используемых в образовательных целях (на 1000 обучающихся); $Berth_n$ – место региона по числу жителей на 1 больничную койку; $Hosp_n$ – место региона по мощности амбулаторных поликлинических организаций.

На оси Y располагается место региона по общему объему инфраструктурных инвестиций в регионе. В целях анализа наиболее полных данных, а также хронологического соответствия всех показателей между собой, были рассмотрены данные за 2015 год. Таким образом, типология российских регионов по уровню развития инфраструктуры представляет собой нижеследующую матрицу.

Рисунок 1. Типология российских регионов по уровню инфраструктурного развития

Источник: составлено автором.

Так, регионы первого типа имеют наибольший потенциал и возможности для развития рынка ГЧП, регионы типов 2 и 4 также имеют широкие возможности для развития ГЧП, однако, занимают следующую позицию за регионами-лидерами. Регионы

типа 3 имеют наименьшие возможности для развития рынка ГЧП на текущий момент, однако обладают большим потенциалом для роста.

3. Эмпирическое исследование

Для достижения поставленной цели по оценке воздействия ГЧП на ВРП на душу населения российских регионов было выявлено соответствие между данными показателями с помощью линейной регрессии, построенной по модели производственной функции Кобба-Дугласа, представленной ниже:

$$Y = f(K, L, I, T) \ ,$$

где: Y – объем ВРП на душу населения, млн. руб.; K – объем основных фондов в регионе, млн. руб.; L – численность занятых в регионе, тыс. чел.; I – количество используемых патентов в регионе, шт.; T – бинарная переменная, полученная путем разделения региональных рейтингов по уровню развития ГЧП на ранги от 1 до 4 (делением на квартили), где ранг 1 – высокий уровень развития ГЧП; 4 – низкий уровень развития ГЧП.

Результаты линейной регрессии были получены с помощью статистического пакета Stata (Таблица 1).

Таблица 1. Результаты линейной регрессии по панельным данным

Source	SS	df	MS
Model	74.3990989	6	12.3998498
Residual	10.1736977	234	.04347734
Total	84.5727965	240	.352386652

Number of obs =	241
F(6, 234) =	285.20
Prob > F =	0.0000
R-squared =	0.8797
Adj R-squared =	0.8766
Root MSE =	.20851

lgrppc	Coef.	Std. Err.	t	P>|t|	[95% Conf.	Interval]
lfund	.4539664	.0305582	14.86	0.000	.393762	.5141709
llabor	.9188727	.0630545	14.57	0.000	.7946456	1.0431
lpatent	.0419239	.0097239	4.31	0.000	.0227663	.0610814
ppp1	.1540454	.0446553	3.45	0.001	.0660675	.2420233
ppp2	.1187032	.0404506	2.93	0.004	.0390093	.198397
ppp3	.012014	.0398142	0.30	0.763	-.0664261	.090454
_cons	-9.019168	.4695541	-19.21	0.000	-9.944261	-8.094074

Источник: STATA

Так, ВРП региона на душу населения с 1 уровнем развития ГЧП, в среднем, на 15,4% выше ВРП региона на душу населения со 2 уровнем развития ГЧП. Аналогично, ВРП

региона на душу населения со 2 уровнем развития ГЧП, в среднем, на 11,8% выше ВРП региона на душу населения с 3 уровнем развития ГЧП – при повышении уровня развития государственно-частного партнерства в регионе, валовый региональный продукт на душу населения увеличивается, в среднем, на 13%.

Таким образом, можно заключить, что более высокий уровень развития ГЧП соответствует более высокому уровню ВРП на душу населения. Более того, учитывая применение механизма ГЧП для целей создания, реконструкции и эксплуатации объектов инфраструктуры и положительного воздействия инфраструктуры на ВРП, можно утверждать о косвенной взаимосвязи между ГЧП и ВРП на душу населения, а также о взаимопроникновении этих понятий.

Рекомендации по будущему воздействию ГЧП на ВРП на душу населения российских регионов были сформулированы по трем ключевым направлениям (факторам), на основе которых осуществляется расчет рейтинга развития ГЧП в регионах России Центром ГЧП: институциональная база, нормативно-правовая среда и опыт реализации проектов ГЧП.

4. Результаты и обсуждение

В рамках проведенного исследования были получены следующие результаты:

1. обзор иностранной и российской литературы последних лет продемонстрировал целесообразность использования государственно-частного партнерства для улучшения инфраструктуры и достижения более высокого уровня экономического развития, измеренного валовым региональным продуктом на душу населения, на национальном и региональном уровне;
2. состояние инфраструктуры и уровень инфраструктурных инвестиций в российских регионах разнообразны, и в рамках данной работы сгруппированы в виде матрицы четырех типов регионов, позволяющей выявить наиболее нуждающихся в улучшении состояния инфраструктуры и имеющих потенциал к развитию рынка государственно-частного партнерства;
3. с помощью модели Кобба-Дугласа подтверждено соответствие между уровнем развития ГЧП в регионе и его ВРП на душу населения, а также выявлено следующее: при повышении уровня развития государственно-частного партнерства в регионе, валовый региональный продукт на душу населения увеличивается, в среднем, на 13%.
4. предоставлены рекомендации по дальнейшему экономическому развитию российских регионов в части развития рынка государственно-частного партнерства, а также направления для последующих исследований.

Список литературы

1. Green Paper on Public-Private Partnerships. EUR-Lex, 2006.
2. Maslova, S. The New Russian Law on PPP: Breakthrough or Throwback? European Procurement & Public Private Partnership Law Review. 2015. Т. 10. № 4. С. 298-309.
3. Merzlov I.Y. Razvitie social'noj infrastruktury na osnove gosudarstvenno-chastnogo partnyorstva. Risk: Resursy, Informaciya, Snabzhenie, Konkurenciya, 4: 92-95, 2013.
4. World Bank, PPIAF. Private Solutions for Infrastructure in Mexico. 2007.
5. Weng, D., & Wang, X. Factor analysis of China's education investment and economic growth spatial effect. In International Conference on Education, Management and Computing Technology (ICEMCT-14). Atlantis Press, 2014.

Крюкова Татьяна Анатольевна
Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, г. Санкт-Петербург, Россия

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОЙ МОДЕЛИ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

Аннотация

Данные тезисы рассматривают особенности формирования оптимальной организационно-правовой модели строительства проектов высокоскоростных магистралей в РФ с использованием форм государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: организационно-правовая модель строительства высокоскоростных магистралей, государственно-частное партнерство, концессионное соглашение, совместная деятельность.

На сегодняшний день приоритетным направлением развития железнодорожного транспорта в РФ является строительство высокоскоростных магистралей (далее – ВСМ). Одной из ключевых задач обеспечения строительства проектов ВСМ является разработка оптимальной организационно-правовой модели, которая учитывает интересы всех участников проекта строительства ВСМ, способствуя инновационному развитию железных дорог и решению важных социально-экономических задач в масштабах всего государства.

Организационно-правовая модель проекта ВСМ представляет собой схему взаимоотношений между всеми участниками проекта, возникающую на основании заключенных договоров, соглашений между ними.

Одним из широко распространенных в мировой практике механизмом реализации проектов ВСМ является государственно-частное партнерство (далее – ГЧП) как основной инструмент соединения государственных и частных ресурсов для реализации капиталоемких и долгосрочных проектов.

Мировой опыт ГЧП представлен следующими основными формами: подрядными договорами (EPCM-, EPC-контракты), договорами аренды государственного имущества, предприятиями со смешанным частно-государственным капиталом, концессионными соглашениями.

Механизм концессии является наиболее апробированным в мировой практике элементом организационно-правовой модели строительства проектов ВСМ, доказавшим свою эффективность во многих странах. Он предполагает передачу прав пользования и владения объектами железнодорожного транспорта, принадлежащих на праве собственности государству, частным компаниям, которые берут на себя обязательства по реализации проектов ВСМ.

Использование механизма концессии в организационно-правовой модели строительства проектов ВСМ позволяет государству получить оптимальное соотношение стратегического контроля над бизнесом на гражданско-правовой основе и максимально возможную хозяйственную свободу на объекте государственной собственности. В мировой практике существует большое разнообразие концессионных схем, различие между которыми состоит в правовом регулировании собственности на эксплуатируемый объект и механизме возмещения издержек концессионера.

Оптимальная организационно-правовая модель проектов ВСМ в РФ должна строиться на основе концессионного соглашений между РФ и группой юридических лиц, объединенных договором о совместной деятельности, с привлечением кредитов коммерческих банков и институтов развития, с осуществлением выпуска инфраструктурных облигаций для российских и международных инвесторов.

Список литературы

1. Алпатов А.А., Пушкин А.В., Джапаридзе Р.М. Государственно-частное партнерство. Механизмы реализации. – Москва: Альбина Паблишерс, 2010.
2. Ефимова Е.Г. Концессии в транспортной инфраструктуре: зарубежный опыт и российская практика. Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер 5 (Вып. 2), 2007.

3. Материалы презентации компании ООО «Голдман Сакс» на VI международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520». [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://old.forum1520.com/-id=311.php.
4. Журавлева Н.А., Панычев А.Ю. Финансирование проектов развития железнодорожной инфраструктуры: актуальные решения для России. – Москва: Этап: экономическая теория, анализ, практика. №2, 2015.

Маслова Светлана Валентиновна
Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента», Лаборатория «Центр исследований ГЧП»

Муравьев Николай Васильевич
Dundee Business School of Abertay University

КЛЮЧЕВЫЕ РИСКИ В ПРОЕКТАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ДОРОЖНОМ СЕКТОРЕ И ЭФФЕКТИВНЫЕ СТРАТЕГИИ УПРАВЛЕНИЯ ИМИ

Аннотация

Исследование посвящено идентификации и анализу наиболее существенных рисков для проектов государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) в дорожной сфере. Актуальность данной проблематики обусловлена тем, что проекты ГЧП с недостаточной проработкой рисков, небесспорным их распределением и слабыми стратегиями предотвращения имеют высокую вероятность провала и могут дискредитировать саму идею ГЧП. Исследование обнаруживает, что отраслевая специфика проекта ГЧП влияет на ранжирование рисков по силе их воздействия на проект ГЧП, что усиливает актуальность поставленных для исследования вопросов. Результатом исследования является сформированный перечень наиболее критичных для дорожного сектора рисков проектов ГЧП, научно-обоснованных предложений по их распределению между участниками данных проектов, а также эффективных стратегий предотвращения рисков либо минимизации их негативных последствий.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, управление рисками, дорожный сектор, земельные риски, риски спроса, экологические риски, социальные риски.

1. Введение

ГЧП относится к формам сотрудничества между государственными органами и бизнесом, которое направлено на обеспечение финансирования, строительства, реконструкции, управления или технического обслуживания инфраструктуры или предоставление услуги. Во многих государствах сейчас ГЧП является востребованным механизмом создания и эксплуатации социальной, транспортной, инженерной инфраструктуры. Это объясняется рядом преимуществ ГЧП. Одно из них состоит в том,

что часть рисков проекта ГЧП от государства переходит к частному партнеру, в отличие от традиционных государственных закупок, когда все риски реализации инфраструктурного проекта несет заказчик – публичный орган, либо частных инвестиционных проектах, в которых все риски управляются только частным инвестором.

Управление рисками в проектах ГЧП представляет собой достаточно сложный и многоэтапный процесс, каждая из стадий которого – выявление, оценка, распределение, предупреждение, мониторинг – крайне важна, требует внимания и усилий участников проекта ГЧП. Большинство существующих исследований в данной предметной области содержит перечисление и описание основных рисков, которые могут возникнуть в каждом проекте ГЧП, без учета отраслевой специфики. Однако проекты ГЧП реализуются в разных сферах, в силу чего имеют много особенностей. Это имеет отражение в матрице рисков проектов ГЧП и во всем процессе управления ими в целом. Они также требуют внимания и работы над ними, в том числе и научными методами.

Полученные результаты исследования основаны на количественных и качественных методах исследования, а также обзоре матриц рисков в российских и зарубежных проектах ГЧП в дорожном секторе, данных опросов экспертов в рамках ГЧП-дебатов, проводимых Лабораторией «Центр исследований ГЧП» ВШМ СПбГУ.

2. Ключевые риски в проектах ГЧП в дорожном секторе

Земельные риски в дорожных проектах ГЧП связаны с доступностью, достаточностью и состоянием (качеством) места размещения дороги, в том числе стоимостью и сроками выполнения мероприятий по подготовке земельного участка для строительства, получения разрешительных документов, а также с правовым статусом, видом разрешенного использования земельного участка, его геологическим и экологическим состоянием. Во многих случаях земельные участки, необходимые для строительства дороги, не принадлежат частному или публичному партнеру, а находятся в собственности третьих лиц. Это влечет необходимость осуществления процедур выкупа, перераспределения и изъятия земельных участков для государственных и муниципальных нужд. При этом, как устанавливает Земельный кодекс Российской Федерации, изъятие допускается, если соответствующие объекты, в целях строительства или реконструкции которых оно осуществляется, предусмотрены утвержденными документами территориального планирования и утвержденными проектами планировки территории.

К земельным рискам в дорожных проектах ГЧП мы относим следующие негативные события: (1) задержки в предоставлении земельного участка; (2) задержки в выполнении работ по подготовке земельного участка для строительства; (3) наличие неуказанных в

документах загрязнений, археологических объектов, полезных ископаемых; (4) наличие обременений прав третьих лиц на землю; (5) несоответствие площади и назначения земельного участка целям строительства автомобильной дороги; (6) предоставление земельного участка, не свободного от имущества и прав третьих лиц.

Дж. Делмон расценивает земельный риск в качестве одного из двух самых критичных рисков в проекте ГЧП в дорожном секторе. По этому поводу он отмечает, что потребность в доступе к большим участкам земли для строительства автомобильных дорог делает их дорогими, долгосрочными и политически чувствительными проектами. Строительство дорог требует значительного количества земли. По этой причине публичные органы, как правило, будут участвовать в изъятии иди выкупе этой земли и предоставлении ее проектной компании для строительства и использования дороги. Время, требуемое для завершения закупки земельных участков, необходимых для осуществления дорожного проекта, будет в значительной степени зависеть от местной правовой системы и степени консультаций и юридических проблем, доступных для общественности в связи с расположением предлагаемой дороги и приобретением земельного участка. Второй проблемой здесь является стоимость выкупа, которая, конечно, войдет в общую стоимость проекта ГЧП.

Следующим по своему возможному негативному воздействию на проекты ГЧП в дорожном секторе мы выделяем *риски спроса/риски трафика.* Из содержания статьи 38 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации» можно вывести следующее определение риска спроса в дорожных проектах ГЧП – недостижение в процессе использования установленных концессионным соглашением, соглашением о ГЧП показателей интенсивности движения по автомобильной дороге. Обзор матриц рисков в дорожных проектах ГЧП показывает, что риски спроса/риски трафика представляют собой также такие возможные негативные события, как (1) невостребованность автомобильной дороги в прогнозируемом объеме, в том числе в связи с низкой платежеспособностью пользователей; (2) недополучение дохода от эксплуатации автомобильной дороги; (3) ошибки в экономических, финансовых и технических допущениях при определении размера тарифа за проезд по платной дороге и т.п.

Далее мы выделяем *экологические риски,* к числу которых относим: (1) возможное возникновение отрицательных изменений в окружающей природной среде, или отдаленных неблагоприятных последствий этих изменений, возникающих вследствие эксплуатации автомобильной дороги; (2) причинение вреда окружающей среде; (3) загрязнение, ухудшение экологической обстановки; (4) уничтожение или потеря

отдельных видов растительного и животного мира на территориях в рамках дорожного проекта ГЧП.

Замыкают перечень наиболее критичных рисков для проектов ГЧП в дорожном секторе *социальные риски* – (1) негативная реакция общества в отношении проекта ГЧП; (2) протесты местного населения; (3) несогласие местного населения со строительством платной дороги; (4) бойкотирование пользования автомобильной дорогой на платной основе и т.п.

3. Распределение рисков в проектах ГЧП в дорожном секторе и стратегии их предотвращения

Общепризнанный принцип, на основе которого осуществляется распределение рисков в проектах ГЧП, состоит в том, что риск возлагается на ту сторону, которая лучше способна управлять данным риском.

В теории и практике ГЧП сформировано несколько моделей распределения рисков, например, правовые, политические и земельные риски принимаются и управляются публичным партнером, строительные и коммерческие риски, как правило, – частным партнером. Это не обязательный, но достаточно распространенный сценарий. Соглашаясь с таким подходом и моделями распределения рисков в целом, в рамках данного исследования было уделено внимание стратегиям управления рисками, что стало также значимым фактором для определения партнера в проекте ГЧП, который может принять тот или иной риск.

Например, такие стратегии управления земельными рисками как (1) достижение договоренностей с собственниками и владельцами земельных участков о доступе/сервитуте; (2) компенсации собственникам и владельцам земельных участков; (3) независимый технический и строительный аудит земельных участков, необходимых для строительства и эксплуатации автомобильной дороги, позволяют говорить о том, что устоявшаяся модель распределения этих рисков может быть уточнена, поскольку реализация этих стратегий в рамках управления земельными рисками может осуществляться и публичным, и частным партнером, то есть совместно.

Это также справедливо для риска спроса/риска трафика при реализации таких стратегий их предотвращения, как (1) обширные исследования трафика/спроса на всех этапах дорожного проекта ГЧП; (2) снижения тарифа за проезд по автомобильной дороге; (3) изменение тарифной политики, включая установление льготных периодов проезда, льготных категорий пользователей, скидок при использовании; (4) замена платежного механизма, а также для экологических и социальных рисков.

4. Результаты и обсуждение

Универсального перечня рисков в проектах ГЧП не существует. При их выявлении следует осуществлять не только тщательный анализ параметров проекта ГЧП (состава и описания объекта ГЧП, географических условий места его расположения, основных обязательств сторон, сроков и сферы реализации проекта ГЧП, а также политической, экономической, демографической, социальной ситуации в стране/регионе реализации проекта ГЧП), но также учитывать и отраслевую специфику проекта ГЧП.

Список литературы

1. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» // «Собрание законодательства РФ», 12.11.2007, N 46, ст. 5553.
2. Соколов М.Ю. «Распределение рисков спроса в автодорожных концессиях в России»// Мир транспорта. 2015. Т. 13 № 3 (58). С. 108-120.
3. Delmon, J. Public-Private Partnership Projects in Infrastructure. An Essential Guide for Policy Makers. New York: Cambridge University Press? 2011.
4. Risk Management: PPP Guidance Material Supporting document (2008). Queensland Government, Department of Infrastructure and Planning. http://www.dip.qld.gov.au/.
5. Teller, J. ‘Portfolio Risk Management and Its Contribution to Project Portfolio Success: An Investigation of Organization, Process, and Culture’. Project Management Journal, 44, Iss. 2, 2013, pp. 36–51.
6. Vassallo, J.M. and Gallego, J. “Risk-sharing in the New Public Works Concession Law in Spain” // Transportation Research Record, No. 1932, 2005, pp. 1-8.

Никонов Александр Анатольевич
Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента»
г. Санкт-Петербург, Россия

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В КРУГУ СПОСОБОВ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВОМ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ

Аннотация

В статье произведен анализ различных форм, с помощью которых государство на современном этапе участвует в инвестиционном процессе и способствует развитию частных инвестиций. Проблема долгосрочных капитальных вложений приобретает все большую актуальность в связи с ускорением научно-технического прогресса, повышением качества жизни и повышением требованием к социально-экономической среде. Развитие в

России механизма государственно-частного процесса вносит в данный процесс существенные изменения и позволяет реализовать проекты, которые без кооперации частного бизнеса и публичных институтов реализовать было бы невозможно.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, инвестиционные проекты, поддержка инвестиционной активности, контракт жизненного цикла.

1. Введение

В условиях недостатка финансовых ресурсов, характерного для современного этапа экономического развития многих регионов России, финансирование решения текущих хозяйственных экономических задач в ущерб решению вопросов долгосрочного развития становится иногда практикой бюджетного финансирования. Желание достойно жить «здесь и сейчас», иметь зарплату, позволяющую удовлетворять не только самые первоочередные физические потребности для существования, но и потребности в автотранспорте, отдыхе, культурном развитии и т.п., является понятным и обоснованным социальным запросом. Все меньше людей готовы отказывать себе в удовлетворении таких потребностей в текущем периоде времени ради не всегда понятных обещаний и надежд в отдаленном будущем.

Согласно данным Росстата, в январе — сентябре 2016 года за чертой бедности проживали 20,3 млн россиян, или 13,9% населения страны. Однако вице-премьер Правительства России О. Голодец в середине декабря 2016 года предупредила, что бедных в России гораздо больше. По словам вице-премьера, одним из весьма тревожных фактов является тот, что в России около 5 млн человек работают, но при этом получают настолько маленькую зарплату, что остаются за чертой бедности.

В начале февраля 2017 года министр труда и соцзащиты РФ М. Топилин прогнозировал, что МРОТ в России может быть доведен до уровня прожиточного минимума в течение трех-пяти лет. И это при том, что прожиточный минимум для трудоспособного населения по итогам третьего квартала 2016 года определен в 10 678 рублей – в размере суммы, прожить на которую в действительности невозможно.

Эти примеры дают яркую иллюстрацию серьезных проблем в социально-экономическом развитии России на современном этапе. Более 20% жителей страны имеют крайне низкие доходы, на повестке дня стоит вопрос «сведения концов с концами», состояние социальной, инженерной, дорожной инфраструктуры требует постоянного ремонта, социальные государственные пособия выполняют функцию материальной поддержки лишь формально.

Государственное финансирование вынужденно обращает внимание и выделяет ресурсы в первую очередь на решение наиболее острых подобных вопросов, а проблемы

будущего развития рассматривает по остаточному принципу. Конечно, такая тяжелая ситуация наблюдается не во всех регионах. Однако из 85 субъектов Российской Федерации только 14 не получают дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности. Следовательно, 5 регионов из 6 могут планировать проекты развития на своей территории только в случае помощи федерального центра.

Тем не менее, несмотря на тяжелую экономическую ситуацию, невозможно ограничиться удовлетворением только текущих потребностей в силу следующих основных причин.

1) Конкуренция. Без наличия механизма генерации и поддержания инновационного процесса экономика неизбежно начинает стагнировать. В таких терминах проходило обсуждение предпринимателями стратегий развития на одном из экономических форумов в 2014 году.

Однако, и для общественных публичных образований этот принцип остается верным: ведь необходимо бороться за интеллектуальный капитал, привлекать высококвалифицированные кадры, просто заботиться о социальном благополучии, ведь прогресс в социально неблагополучном обществе невозможен.

2) Основные фонды, с помощью которых удовлетворяется основная часть текущих потребностей, имеют тенденцию к изнашиванию. Поэтому решение любых, в том числе социальных и социально-экономических задач требует реновации основных фондов.

3) Доступ к финансовым ресурсам, в том числе – финансовым ресурсам федерального центра, может быть обеспечен только для тех регионов и городов, которые имеют инвестиционный потенциал, готовы развиваться.

2. Формы, в которых государство содействует инвестиционному процессу:

1. *Прямое* государственное финансирование, в т.ч. *субсидии* на осуществление капитальных вложений, а также в форме *контракта жизненного цикла*.

2. *Поддержка* инвестиционной активности (*налоговые* льготы, *госгарантии*, *льготы* по аренде, *субсидии в целях возмещения* недополученных доходов или возмещения затрат юридических и физических лиц).

3. *Совместная* реализация проектов с частным бизнесом в форме государственно-частного партнерства.

4. *Стимулирование* частной инвестиционной активности (предоставление объектов для инвестирования, налоговые льготы).

2.1. Прямое финансирование

Основной инструмент планирования прямых капитальных вложений и исполнения бюджета в части капитальных вложений – Адресная инвестиционная программа бюджета (АИП). Нормативной основой выступают статьи 79, 80 БК РФ, а также специальные подзаконные акты, определяющие в деталях порядок планирования и исполнения АИП (например, в Санкт-Петербурге действует специальное постановление Правительства, в комплексе определяющее все аспекты процесса принятия и исполнения решений о бюджетных инвестициях. В других регионах, может действовать набор нормативных актов, посвященных данной теме).

В отдельные годы за последнее десятилетие размер капитальных вложений за счет средств бюджета в Санкт-Петербурге превышал 100 млрд. рублей (2008-2009 годы), а доля АИП превышала 30% в общих расходах. Приведенная ниже диаграмма показывает изменение доли АИП в течение последних 13 лет. Чем больше сумма АИП в бюджете, тем более приближается график к внешнему кругу - в последний докризисный год (бюджет на 2008 год формировался в конце 2007 года) доля АИП достигла значений более 36% в доходах бюджета и более 31% в расходах. Чем больше планировался дефицит бюджета, тем сильнее кривые долей в доходах и расходах расходились друг от друга.

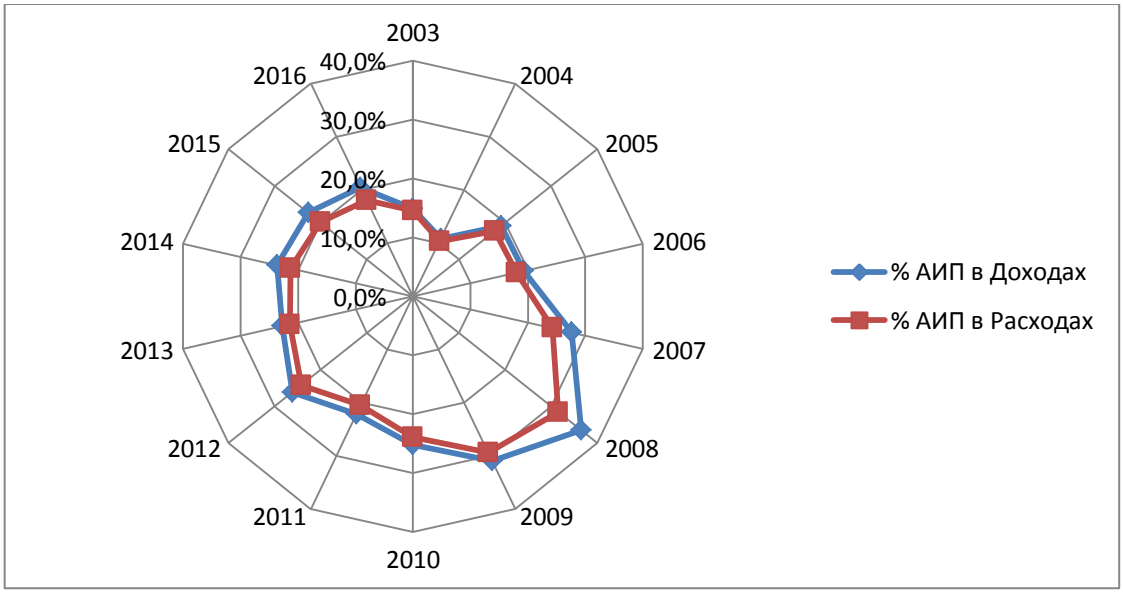


Диаграмма 1. Адресная инвестиционная программа бюджета: доходы и расходы

Государственные капитальные вложения – это, как правило, реальные долгосрочные инвестиции, в отдельных случаях – финансовые инвестиции в УК юридических лиц. Среди особенностей государственных инвестиций можно выделить следующие.

Дефицитность ресурсов: эта особенность характерна и для коммерческих инвестиционных вложений, однако государство вынуждено балансировать между социальными трансфертами, содержанием всего некоммерческого сектора, реализацией особенных задач (например, оборона), и вложением средств в долгосрочные активы.

Социальная и инженерная инфраструктура: в основном именно государство вынуждено заниматься решением таких задач в силу, прежде всего, законодательства и предусмотренных в законодательстве гарантий гражданам.

Цель государственных капитальных вложений состоит, в первую очередь, в достижении определенных социальных показателей, при этом достижение экономических показателей (быстрая окупаемость, отдача от вложенных средств и т.д.) может иметь подчиненный приоритет. Вопросы экономической окупаемости могут быть важными и для государственных инвестиций в отношении, например, вложений в инженерную инфраструктуру, однако сроки окупаемости допускаются более длительные. Для экономической оценки результата инвестиций в большей степени, чем в бизнес-среде, применяются косвенные показатели, такие как налоговые поступления в смежных отраслях.

Совершение капитальных вложений за счет средств бюджета осуществляется на основе 78.2, 79, 80 статей Бюджетного Кодекса РФ. На примере законодательства Санкт-Петербурга можно увидеть, что такие вложения могут быть осуществлены в различных видах, среди которых:

- Бюджетные инвестиции в создание конкретного объекта (основной вид финансирования капитальных вложений, позволяет наиболее точно и прозрачно производить финансирование создания объектов).

- Бюджетные инвестиции в приобретение объектов недвижимости в рамках государственных закупок, либо в рамках реализации проектов государственно-частного партнерства.

- Бюджетные инвестиции в уставный капитал юридических лиц.

- Субсидии ГУПам и бюджетным или автономным учреждениям на осуществление капитальных вложений.

Особенностью Санкт-Петербурга, наряду с Москвой и Севастополем, является то, что Санкт-Петербург – это особый вид субъекта РФ - город федерального значения. Отличительная черта городов федерального значения в том, что такой субъект РФ расположен на компактной территории. Необходимость сохранения единства городского хозяйства на основании социально-экономической, технологической и иной взаимозависимости территорий определяет особенности статуса и состава полномочий внутригородских муниципальных образований. Какое бы ни было административное деление Санкт-Петербурга единая городская территория, единое управление на ней должно быть сохранено.

Вся территория Санкт-Петербурга разделена на 18 административных районов. В границах районов располагается 111 Муниципальных образований. В целях исключения дублирования полномочий и исключения неэффективного расходования бюджетных средств на долю муниципальных образований приходится относительно небольшой перечень полномочий.

В перечне вопросов местного значения (установлены Законом Санкт-Петербурга «Об организации местного самоуправления» от 23.09.2009 № 420-79), которые определяются в том числе особенностями территорий, есть задачи по развитию городской территории и выполнению планов и программ комплексного социально-экономического развития МО. Однако в реальности муниципальные власти на территории Санкт-Петербурга практически не занимаются капитальными вложениями. И для этого есть несколько основных причин:

1. Для создания капитального объекта необходим земельный участок. На территории Санкт-Петербурга практически отсутствует земля в собственности МО, а земельными участками, собственность на которые не разграничена, распоряжаются органы государственной власти Санкт-Петербурга.
2. Недостаток финансовых ресурсов в бюджетах муниципальных образований.
3. Отсутствие специализированных органов управления созданием капитальных объектов.
4. Единство городской территории, единство градостроительного развития.

В других субъектах Российской Федерации муниципальные образования играют активную роль в осуществлении государственных капитальных вложений на своей территории.

Особую форму финансирования инвестиционных проектов представляет собой *контракт жизненного цикла* - это конструкция, которая была призвана усилить ответственность и повысить заинтересованность подрядчиков за результат работ. Суть такого контракта – на подрядчика возлагается обязанность не только построить (создать) объект основных средств, но и в последующем – обслуживать объект, ремонтировать, при необходимости осуществлять эксплуатацию и затем утилизацию объекта.

Понятие контракта жизненного цикла (КЖЦ) введено Федеральным законом «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 05.04.2013 № 44-ФЗ. Правительство Российской Федерации устанавливает случаи, в которых заключается КЖЦ.

Согласно разъяснениям Минэкономразвития (например, письмо от 13.02.2015 № Д28и-314) контракты жизненного цикла *могут* заключаться при выполнении работ в случаях, определенных Правительством РФ (из контекста следует, что могут и не заключаться). Однако в некоторых других разъяснениях юристов отмечается, что заключение контракта жизненного цикла в этих установленных случаях *необходимо*.

Поскольку норма о контракте жизненного цикла введена Законом 44-ФЗ, то и заключение контракта жизненного цикла подчиняется нормам законодательства о контрактной системе в сфере закупок. Согласно законодательству о госзакупках требуется определить параметры закупаемых товаров, работ, услуг и их стоимость, которая является твердой ценой и не подлежит изменению за исключением ограниченного перечня условий, предусмотренных Законом 44-ФЗ.

Жизненный цикл основного средства составляет много лет. Объективно трудно в этих условиях, и в нынешних нестабильных макроэкономических условиях определить объективную и взаимовыгодную цену на весь жизненный цикл Объекта. В этом состоит одна из основных причин того, что за 3 года с момента принятия Закона 44-ФЗ и попыток внедрить КЖЦ в практику, такие контракты так и не получили существенного развития.

Основные преимущества контракта жизненного цикла:

1. Условия КЖЦ предполагают, что исполнитель по такому контракту получает деньги только с момента, когда объект предоставлен для публичного использования. (В этом отличие от многих проектов ГЧП, реализуемых по схеме, предполагающей софинансирование создания Объекта со стороны частного инвестора и государства.) Объект должен быть не просто сдан государственной комиссии, а должен быть способен реально функционировать (в школе начинают проходить уроки, по дороге можно ездить и т.д.).

2. Стандартные условия контракта предусматривают не только замораживание платежей в тех случаях, когда объект не может использоваться по назначению (например, из-за того, что там необходимо сделать ремонт и/или устранить строительный брак), но и наложение штрафов на исполнителя за низкие потребительские качества объекта.

3. Указанные особенности позволяют говорить об определенном уровне мотивации исполнителя по контракту жизненного цикла:

- исполнитель заинтересован в быстром строительстве: чем раньше он закончит строительство объекта, тем быстрее начнет получать деньги;
- исполнитель стремится оптимизировать соотношение «цена/качество»: если он будет строить плохо, ему придется производить больше затрат на ремонт;
- исполнитель получает стимулы на внедрение новых технологий, снижающих стоимость строительства и/или увеличивающих долговечность объекта;
- правильное формулирование условий контракта жизненного цикла позволяет проводить плановые мероприятия по содержанию объекта максимально безболезненно для пользователей (например, ремонтировать школы летом, а дороги – по ночам; для этого можно штрафовать исполнителей за отсутствие доступа к объекту в установленное время).

Ряд исследователей данного вопроса делают вывод о том, что КЖЦ – это одна из форм ГЧП. Действительно, если посмотреть на перечисленные выше условия, то можно сделать такой вывод.

В связи с этим, представляется, что в нынешних законодательных и нормативных условиях КЖЦ может рассматриваться как модель, приемлемая и выгодная для обеих сторон контракта при условиях:

- относительно недорогих контрактов;

- контрактов, сроки которых позволяют с приемлемой для сторон степенью определить взаимовыгодную цену контракта;

- контрактов, финансируемых из одного источника финансирования.

2.2. Поддержка инвестиционной активности

Поддержка инвестиционной активности может осуществляться в различных формах. В Санкт-Петербурге в этих целях используются следующие инструменты.

Налоговые льготы применяются в Санкт-Петербурге на основе Закона СПб «О налоговых льготах» № 81-11, который впервые вступил в силу еще в 1995 году и определяет целый спектр налоговых льгот. Этими льготами может воспользоваться юридическое лицо или физическое лицо при выполнении ряда условий. Основными налоговыми льготами в рамках данного закона являются льготы по налогу на прибыль и налогу на имущество. Собственно, основные ограничения на предоставление налоговых льгот установлены Налоговым Кодексом РФ, а субъект РФ на своем уровне решает, в каком объеме и при выполнении каких условий эти льготы могут быть предоставлены. В Санкт-Петербурге применяется достаточно широкая палитра льгот, поставленных в прямую зависимость от размера осуществленных капитальных вложений, а также от вида экономической деятельности, а с 2015 года действуют также критерии среднесписочной численности и средней заработной платы организации.

Государственные гарантии как инструмент поддержки инвестиционной активности частного сектора экономики используются в Санкт-Петербурге недостаточно активно. Одна из основных причин состоит в том, что отсутствует эффективный механизм контроля со стороны государственных органов за управлением проектом, на финансирование которого выдана гарантия, что определяет повышенный риск для государства в использовании подобных инструментов.

Льготы по аренде. Общий принцип – арендная плата устанавливается на основе рыночной оценки, а сам государственный объект передается в аренду по итогам аукциона. В Санкт-Петербурге специальной методикой определены виды деятельности, по которым это правило не соблюдается, и устанавливаются льготные коэффициенты (как правило, льготы устанавливаются для социально-значимых видов деятельности).

Существует еще один вид государственной поддержки, который связан не со льготным размером арендной платы, а с тем обстоятельством, что объект может быть получен в аренду без торгов. Данный процесс регулируется Федеральным законом «О защите конкуренции».

Субсидии в целях возмещения недополученных доходов или возмещения затрат юридических и физических лиц. Несмотря на то, что такие субсидии предоставляются не для финансирования капитальных вложений частных инвесторов, данная мера может рассматриваться в качестве меры поддержки инвестиционной активности. Ведь получая субсидию для возмещения части текущих расходов (например, части процентов по уплате процентов по кредитам, расходов на лицензирование, внедрение системы качества, частичное возмещение таможенных пошлин и т.д.), организация высвобождает часть собственных средств и может их направить на капитальные вложения. В Санкт-Петербурге принята Государственная Программа «Развитие промышленности, инновационной деятельности и агропромышленного комплекса в Санкт-Петербурге» на 2015-2020 годы, в рамках которой разработана подпрограмма «Развитие промышленности Санкт-Петербурга», предусматривающая предоставление указанных субсидий. Похожие цели выполняет Государственная программа «Развитие предпринимательства и потребительского рынка в Санкт-Петербурге» на 2015-2020 годы для поддержки и развития сферы малого и среднего бизнеса.

2.3. Совместная реализация инвестиционных проектов с частными инвесторами

Осуществляется на основе государственно-частного партнерства. Государственно-частное партнерство (далее – ГЧП) в последнее десятилетие в России вызывает все больший интерес и приобретает все большее число сторонников использования этого способа для реализации инвестиционных проектов, особенно – крупных инвестиционных проектов.

Процесс реализации проектов ГЧП является более трудоемким и длительным, чем процесс создания капитальных объектов путем прямого бюджетного финансирования. Причин этому несколько:

1. В сделке, как правило, участвует большое число сторон. Это, как минимум:

- ✓ государство в лице уполномоченных органов и в соответствии с образованной в регионе вертикалью принятия решения по таким проектам.
- ✓ частный Партнер, задачи которого могут быть различны в зависимости о схемы реализации ГЧП-проекта.
- ✓ финансирующие организации, которых может быть несколько в зависимости от масштаба проекта.

- ✓ консультанты по технической, юридической, финансовой частям Проекта, которые могут работать как на стороне частного, так и на стороне публичного Партнера, а также на стороне финансовых организаций.
- ✓ экспертные органы, создаваемые для разрешения конфликтных или спорных ситуаций.
- ✓ Подрядные организации.

2. Каждая сторона в проекте ГЧП имеет свои коммерческие или иные интересы, а также ограничения, которые накладываются законодательством и/или корпоративными правилами. Зачастую в реализации сложных проектов участвуют международные организации (например, Банки развития), которые имеют свои жесткие правила участия в подобных проектах, эти правила могут не совпадать с правилами, принятыми в регионе реализации проекта.

3. Использование в процессе реализации проекта ГЧП различных «направлений» законодательства (например, Бюджетный Кодекс РФ, Земельный Кодекс РФ, Гражданский Кодекс РФ, Градостроительный Кодекс РФ).

4. Использование различных систем права. Как правило, крупные финансирующие организации и Партнер, особенно, если речь идет об участии международных организаций в проекте, предпочитают применять нормы английского законодательства, как более понятного и более надежного для иностранных субъектов. Для стороны российского государства пока еще в качестве более привычных и менее рискованных норм принято применять нормы российского законодательства.

5. Как правило, на основе ГЧП пытаются реализовать крупные и сложные проекты, которые собственными силами только за счет бюджета реализовать трудно или невозможно как по причине недостатка финансовых средств, так и по причине необходимости привлечения в проект успешного мирового опыта.

6. Разрабатывается подробная и многофункциональная финансовая модель проекта, которая призвана учесть все возможные финансово-экономические аспекты проекта, контролировать достижение заявленных финансовых показателей и соблюдение критериев реализации проекта в интересах всех его сторон.

Эти причины приводят к тому, что проект при реализации по схеме ГЧП проходит гораздо большее число согласований. И необходимо именно достичь согласования взаимных интересов, иначе проект не состоится. Поэтому в данном случае чисто административные меры побуждения к реализации проекта играют второстепенную роль.

В Санкт-Петербурге наибольшее развитие получили проекты, реализованные по схеме ГЧП (а не концессии) в соответствии с местным законодательством. В середине 2015 года вышел Федеральный закон «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 224-ФЗ. Данный закон призван стандартизировать положения законодательства о государственно-частных партнерствах, имеющиеся в отдельных субъектах РФ, распространить лучшую практику, что должно сделать процедуру принятия решений и реализации проектов ГЧП более простой и понятной, в том числе - для иностранных Партнеров, но практика применения этого закона пока не сформировалась в достаточном объеме.

Механизм ГЧП обладает очевидными *преимуществами*:

1. Возможность реализовать крупные проекты, которые невозможно реализовать только за счет государственных средств, с помощью распределения потребных объемов финансирования между государством и частным сектором экономики.
2. Распределение рисков между государственным и частным сектором.
3. Сокращение нагрузки на городской бюджет в краткосрочной перспективе, за счет распределения расходов на 10-20-30 лет.
4. Создается возможность включения инвестиционных бюджетных расходов в тариф и переноса бремени возмещения расходов на население в длительной перспективе.
5. Обеспечение более эффективной эксплуатации объекта частным бизнесом.
6. Создание объекта по фиксированной стоимости, перенося таким образом строительные и инфляционные риски на инвестора.

Однако есть и вполне очевидные *недостатки*:

1. Удорожание стоимости капитальных затрат для государства в 2-3 раза (без учета фактора времени) в зависимости от срока проекта.
2. Создание весомых обязательств для бюджета на длительный срок
3. Риски потенциальных очень высоких платежей бюджета в случае расторжения контрактов или наступления форс-мажорных обстоятельств.
4. Непрозрачность расходов Партнера, приходится полагаться на тезис об изначальной эффективности частного бизнеса.
5. Отсутствие стабильного долговременного успешного опыта реализации проектов ГЧП.

6. Невозможность учесть в проектах ГЧП цикличность возникновения кризисных явлений в экономике
7. Высокие транзакционные издержки на заключение и исполнение проектов ГЧП.

Наличие таких потенциальных негативных моментов требует совершенствования законодательства, как бюджетного, так и в области ГЧП. Все этот лишь подтверждает тезис об относительном характере эффективности («нет ничего абсолютно эффективного») и о нестандартности и сложности задачи успешной реализации инвестиционных проектов. Выбор схемы реализации инвестиционного проекта представляет собой отдельную задачу и должен обязательно учитывать как особенности самого проекта, так и готовность институциональной среды для эффективных действий в рамках ГЧП. В настоящее время в России нет единой методики выбора субъектами государства способа реализации инвестиционных проектов, прошедшей практическую апробацию. Каждый регион вырабатывает собственные критерии принятия таких решений.

2.4. Стимулирование инвестиционной деятельности

Механизмы инвестиционного стимулирования стали применяться в Санкт-Петербурге практически сразу, как только в законодательстве Российской Федерации появилась возможность использовать различные способы для стимулирования инвестиционной активности.

В настоящее время одним из основных нормативных документов в Санкт-Петербурге, который помимо налоговых льгот определяет способы поддержки частной инвестиционной инициативы, является Закон Санкт-Петербурга «О порядке предоставления объектов недвижимости, находящихся в собственности Санкт-Петербурга, для строительства, реконструкции и приспособления для современного использования» от 17.06.2004 № 282-43 (Закон 282-43).

Основные цели этого Закона 282-43:

1. Создать благоприятные условия для любого частного инвестора, который желает реализовать инвестиционный проект за собственные деньги с использованием государственного имущества. Закон не предусматривает каких-либо прямых льгот (по типу налоговых льгот) со стороны государства, все налоговые и иные платежи инвестор будет обязан заплатить. Помимо этого, за использование объектов недвижимости инвестор выплачивает государству арендную плату.

2. Максимально эффективное использование государственного имущества, получение дохода от его использования, наполнение таким образом бюджета Города.

3. В отличие от прямой приватизации на срок реализации инвестиционного проекта объект недвижимости остается в собственности государства. Если инвестор по каким-то причинам не выполняет условия инвестиционного договора, то объект недвижимости не переходит в конце срока реализации проекта в частную собственность, а возвращается обратно в казну.

4. Определение правил взаимодействия государства и бизнеса.

В состав инвестиционных условий соглашения с инвестором входят:

1) правовая форма предоставления объекта недвижимости и результата инвестирования инвестору.

2) плата за предоставление объектов недвижимости.

3) срок действия договора аренды или инвестиционного договора.

4) иные права и обязанности инвестора и Санкт-Петербурга, установленные законодательством Российской Федерации и законодательством Санкт-Петербурга.

Плата за предоставление объектов недвижимости, по решению Правительства Санкт-Петербурга, может устанавливаться в виде:

1) платежей, определенных в твердой сумме;
2) предоставления определенных услуг, выполнения работ;
3) передачи обусловленной вещи в собственность.

Может применяться также различное сочетание форм платы. Основным ограничением является то, что совокупная стоимость всех обязательств (а в случае торгов - совокупность начальных обязательств) не может превышать величину платы за предоставление в соответствии с отчетом об оценке рыночной стоимости, выполненным в соответствии с Федеральным законом «Об оценочной деятельности в Российской Федерации».

Концепция платы за предоставление объектов недвижимости претерпевает изменения с течением времени в Санкт-Петербурге. Так, еще несколько лет назад (середина 2000-х годов) концептуальная линия состояла в том, что инвестиционная плата может быть установлена только в виде денежных платежей, и все остальные случаи рассматривались, как достаточно редкие исключения.

Однако сейчас основной является официальная позиция, изложенная в Законе 282-43, согласно которой зачеты возможны. Вероятно, причиной для изменения концептуального взгляда на проблему является представление, что нынешняя позиция более дружественная к предпринимателям и позволит увеличить инвестиционную активность частного сектора.

Если иное не установлено федеральными законами, размер платы устанавливается по результатам торгов, а при целевом предоставлении - на основе рыночной стоимости права на заключение инвестиционного договора, рыночной стоимости арендной платы за земельный участок.

Правительство Санкт-Петербурга может принять решение об уменьшении платы за предоставление объектов недвижимости для строительства, реконструкции, приспособления для современного использования в целях реализации проектов, имеющих особое социальное, культурное или экономическое значение для Санкт-Петербурга. Такое право Правительства СПб является еще одной мерой, направленной на стимулирование инвестиционной активности частного бизнеса. Порядки решения процедурных вопросов взаимодействия в рамках этого закона определяются Постановлениями Правительства СПб, основным из них является в настоящее время ПП СПб от 21.06.2015 № 656.

3. Заключение

Таким образом, государством используется широкий набор средств прямого и косвенного влияния на инвестиционный процесс. Государственно-частное партнерство среди них отличается комплексностью и позволяет учитывать интересы нескольких сторон в целях взаимовыгодного сотрудничества.

Список литературы

1. Савчук Р.Р. «Развитие концессионных соглашений в рамках ГЧП» в Сборнике Закон Санкт-Петербурга «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» от 25.12.2006 № 627-100.
2. Закон Санкт-Петербурга «О порядке предоставления объектов недвижимости, находящихся в собственности Санкт-Петербурга, для строительства и реконструкции» от 17.06.2004 № 282-43.
3. Йескомб Э.Р. Принципы проектного финансирования. – М., «Вершина», 2008.
4. Резниченко Н.В. Модели государственно-частного партнерства. – Вестник СПбГУ, Сер. Менеджмент, 2010, выпуск 4.
5. Федорова Е.А., Довженко С.Е., Гурина В.А. Анализ факторов, влияющих на эффективность развития государственно-частного партнерства в России. – Дайджест-Финансы, 5(221), 2013.

Палагушкин Борис Владимирович
Сибирский государственный университет водного транспорта
г. Новосибирск, Россия

РАЗВИТИЕ КОНЦЕПЦИИ ИННОВАЦИОННОЙ И НАУЧНО- ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФГБОУ ВО «СИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА» В ПРИЛОЖЕНИИ К ГОСУДАРСТВЕННО - ЧАСТНОМУ ПАРТНЕРСТВУ В СФЕРЕ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация

Целью преобразования университета в центр коммуникации бизнеса и общества по вопросам научного и технологического прогнозирования, обмена передовыми знаниями, решения насущных отраслевых проблем, создания объединенных технологических платформ коллективного пользования на примере «государственно-частного партнерства в сфере водного транспорта» стало создание консорциума «Научно – производственный образовательный кластер энергетической отрасли Новосибирской области», в состав которого входит правительство Новосибирской области, ведущие энергетические предприятия, высокотехнологичные предприятия и ВУЗы. Использование передовых наработок и материально технической базы передовых лабораторий для общих НИОКР позволило существенно расширить круг выполняемых договорных работ под руководством нашего университета. Предлагается отказаться от линейной модели «от фундаментального исследования до прикладной разработки» в пользу тесного сотрудничества с реальным сектором экономики, особенно водного транспорта, результатом чего станет модернизация технологической базы водной отрасли и флота с участием специалистов высших учебных заведений, использующих инновационно-научный потенциал ВУЗов.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, инновации, кластер.

В 2016 году Сибирским государственным университетом водного транспорта, входящим в систему образовательных организаций Федерального агентства морского и речного транспорта, была принята Концепция развития инновационной и научно-исследовательской деятельности.

В концепции были сформулированы цели, задачи, направления и основные механизмы повышения вклада ВУЗа в технологическую модернизацию реального сектора экономики Российской Федерации через развитие их научно-исследовательской и инновационной деятельности с учетом работы водного транспорта в приложении к государственно-частному партнерству.

Основные положения данной концепции заключаются в следующем:

Широкое распространение и признание во всем развитом мире получила модель глобального научно-исследовательского университета в рамках которой университеты становятся активными игроками не только в производстве новых знаний, но и в их распространении и использовании через инновационную деятельность. Принципиальными особенностями этой модели являются следующие.

1. Преобразование университета в центр коммуникации бизнеса и общества по вопросам научного и технологического прогнозирования, обмена передовыми знаниями, решения насущных отраслевых проблем, создания объединенных технологических платформ коллективного пользования. Примером такого рода является генеральное соглашение о создании консорциума «Научно-производственного образовательного кластера энергетической отрасли Новосибирской области», в состав которого входит правительство Новосибирской области, ведущие энергетические предприятия, высокотехнологичные предприятия и ВУЗы (СГУВТ и НГТУ). Первый кластер, который появился в Новосибирске, был кластер объединивший авиастроительную отрасль. В тот момент накопилось очень много проблем от образовательного цикла до производства (на примере НПО имени Чкалова), однако в нашем случае есть принципиальное отличие. В научно производственный образовательный кластер энергетической отросли Новосибирской области, кроме государственных структур, таких как правительство Новосибирской области (НСО), энергетические предприятия НСО и ВУЗы вошли ведущие высокотехнологичные предприятия коммерческого (частного) сектора, в частности, ООО «Электротехнические системы Сибири», генеральный директором которой и одновременно генеральным дилером компаний MITSUBISHI ELECTRIC, OMRON, ABB за Уралом является выпускник нашего Университета О.Г. Хен. Благодаря этому сотрудничеству на кафедре электрооборудования и автоматики Университета создана высокотехнологичная лаборатория современного электропривода на технологической базе оборудования MITSUBISHI ELECTRIC, OMRON, ABB, которая используется для обучения бакалавров, магистров, аспирантов, специалистов, исследовательских работ аспирантов и докторантов, повышения квалификации старшего инженерного состава. Кроме того, создана технологическая модель тренажера для плавающих электриков с расчетом подготовки специалистов на будущее, учитывающая реализацию дорожной карты «МариНет» и национальной технической инициативы (НТИ). Членство в консорциуме дало возможность проводить занятия на лучших профильных предприятиях Новосибирской области, в том числе закрытых, и это существенно повышает качество подготовки специалистов.

2. Объединение технологических платформ, т.е. использование передовых наработок и материально-технической базу передовых лабораторий для общих НИОКР. Это позволяет существенно расширить круг выполняемых договорных работ под руководством нашего университета. И дало возможность объединённым научным коллективам исполнять разноплановые работы и НИОКР. Нам необходимо отказаться от линейной модели «от теоретического исследования до прикладной разработки» в пользу тесного сотрудничества с реальным сектором экономики, особенно водного транспорта, как в поисках заказов на прикладные разработки, так и в поисках перспективной тематики. В качестве примера «государственно – частного партнерства» Университет выиграл тендер на комплексное исследование гидротехнических сооружений – морских причальных стенок с ПАО «ГМК «Норильский никель» в городе Дудинка. В данном случае мы вошли в две программы по освоению Арктики: «Модернизация существующей инфраструктуры Арктического побережья» и «Подготовка кадров по широкому кругу специальностей для высоких широт». Университет имеет богатый опыт научных исследований в высоких широтах (около 40 лет), причем кадровый состав производства по направлениям гидротехническое строительство и обслуживание гидротехнических сооружений (морских и речных причальных стенок), а также обслуживание береговой инфраструктуры порта по линии электромеханического направления готовит ВУЗ. Так практически все командные должности на этом предприятии начиная от главного энергетика, механика и т.д. занимают выпускники нашего ВУЗа, которые на старших курсах, после подбора кандидатур будущих специалистов заказчиком обучаются в том числе и по индивидуальным программам для нужд данного предприятия.

3. Развитию междисциплинарных исследований и разработок будет способствовать укрупнение организационных единиц. В основе программ развития вуза внешняя, в том числе международная, экспертизы научно-исследовательских работ и образовательных программ; участие в системе международной стандартизации и сертификации качества управления. Например, защищена диссертация по улучшению оценки качества электрической энергии. И таких поисковых работ может быть выполнено большое количество. Например, переработать ГОСТ 9.602-2005 по оценке опасности грунтовой коррозии металлов; улучшить электромагнитную обстановку (ЭМО), электромагнитную совместимость (ЭМС) в связи с внедрением цифровой техники на береговых объектах водного транспорта и другие направления.

Правовое регулирование «государственно - частного партнерства в сфере водного транспорта», принято, как в Новосибирской, так и Томской областях, это позволило развернуть сотрудничество по следующим направлениям.

Модернизация технологической базы водной отрасли и флота с участием специалистов высших учебных заведений, использующих инновационно – научный потенциал ВУЗа, на примере сотрудничества Сибирского государственного университета водного транспорта и общества с ограниченной ответственностью «Томская судоходная компания», которая имеет 100% частный капитал и является ведущей компанией региона в области внутренних перевозок речного транспорта Обь – Иртышского речного бассейна. Сотрудничество с компанией идет по нескольким направлениям:

Плазмотермические технологии;
Исследование несущей способности причальных набережных;
Определение сроков безопасной эксплуатации судового механического и энергетического оборудования, находящегося в длительной эксплуатации;
Автономная навигационная система;
Устройство для очистки отработавших газов двигателей внутреннего сгорания от твердых частиц (сажи);
Новый тип виброизоляторов переменной жёсткости для двигателей внутреннего сгорания;
Автоматическая регистрация параметров качки судна;
Покрытие антикоррозионное защитное EXTA.

Все эти меры дадут импульс развитию малого инновационного предпринимательства, междисциплинарных исследований и разработок, формированию инновационных производств и организации инновационных предприятий.

Такая деятельность существенно усилит генерацию новых знаний и формирование инновационной интеллектуальной среды.

В Университете создана научная группа, которая занимается амбициозными планами в науке. Вот два направления:

Направление №1	**Направление №2**
Создание инновационной многоцелевой транспортной технологической платформы нового поколения для перевозки грузов и пассажиров по воде потребует решения	Создание логистического варианта шелкового пути из Китая (внутренняя Монголия, Урумчи), через Новосибирский кластер, со

кроме научно - технологических задач и ряда юридически правовых: в государственной политике в области морского и речного транспорта; в нормативно – правовом регулировании; в международной деятельности; в защите окружающей среды. И главное привлечет большое количество частных инвестиций в данный мегапроект.	строительством перегрузочного хаба на реке Обь и в устье реки, для перегрузки грузов с речных на морские суда, идущие по Северному морскому пути

4. Интернационализация научной деятельности и подключение к передовой науке в рамках междисциплинарного научно-технического сотрудничества, выражающееся в формировании интернациональных исследовательских коллективов, проведении стажировок в зарубежных научных и международных центрах, публикации результатов научных исследований в ведущих зарубежных журналах.

Реализация мер по стимулированию международного сотрудничества, по привлечению зарубежных ведущих ученых. Например, профессор Дёмина Регина Юрьевна, руководящая группой исследователей на большом адронном коллайдере (г. Женева, ЦЕРН) предлагает программные продукты, разработанные специалистами мирового уровня:

- «Программа для описания быстропротекающих процессов» (программа была адаптирована для описания процессов на Нью-Йоркской товарной бирже).

- Программа «Статистической обработки и анализа большого массива данных».

В рамках существующих договоренностей мы получили эти программные продукты в обмен на материалы наших научных исследований в области гидромеханики и энергетики. Такой программный продукт позволил вывести описание математических моделей на более современный и качественный уровень, что сокращает время написания диссертаций и соответственно ускоряет их защиту, а также даёт возможность скорейшего внедрения физических моделей при выполнении хоздоговорных работ.

5. И наконец, Университет располагает уникальной гидродинамической базой для научно исследовательских работ – это 80-метровый прямой опытовый бассейн и циркуляционный опытовый бассейн, наследство, доставшееся от выдающегося ученого академика В.Г. Павленко. Здесь «зарыт» так называемый «модернизационный эффект» - если модернизировать эти уникальные объекты, то будут заказы от частных предприятий

по многим направлениям. В настоящий момент в корзине заказов есть следующее: исследование колесных движителей, определение инерционных характеристик быстроходных судов, гидродинамические аспекты безопасности движения судов, проведение широкого круга экспертиз и так далее.

Развитие нашего вуза будет более динамичным при условии наращивания прикладных исследовательских компетенций. Считаем возможным предложить университет, как ведущую площадку для аутсорсинга исследовательских работ не только госкомпаний, но и частного сектора экономики, для генерации прикладных идей и разработок инновационного предпринимательства. Необходимо в короткое время нарастить компетенции и исследовательские мощности.

Всё вышесказанное позволяет говорить о создании потенциала для реализации концепции инновационной и научно-исследовательской деятельности Сибирского государственного университета водного транспорта в приложении к «государственно-частному партнерству в сфере водного транспорта».

Список литературы

1. Палагушкин Б.В., Зайко Т.И. Научный потенциал водного транспорта Сибири. Аспекты развития концепции инновационной и научно-исследовательской деятельности ФГБОУ ВО Сибирского государственного университета водного транспорта – М., Морская политика России. Люди. События. Факты., №20 2017г. ст. 60-62
2. Сичкарев В.И., Титов С.В., Бабич С.И. Новый секстан для измерения разности высот и азимутов светил. – М., Речной транспорт (XXI век), №1, 2017.

Савчук Рамиля Рафиковна
Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II (МИИТ)
г. Москва, Россия

ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЗАКЛЮЧЕНИЯ КОНЦЕССИОННОГО ДОГОВОРА В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Аннотация

В статье рассмотрены основные проблемы и аспекты, возникающие в процессе подготовки и заключения концессионных договоров, а также определены основные преимущества и недостатки данной формы договора. Кроме того, определены основные причины неудач при реализации проектов государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) на основе концессионного договора.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, концессионный договор, аванпроектирование, меры государственной поддержки.

Из всех видов сотрудничества государства с бизнесом ГЧП представляет собой наиболее сложную систему взаимодействия двух главных субъектов современной экономики. Такие отношения обладают следующими отличительными признаками:

1. Предметом ГЧП выступают государственная и муниципальная собственность, а также услуги, оказываемые государством и местными органами власти.
2. ГЧП оформляется специальным договором.
3. Обязательным условием ГЧП является соинвестирование государством и частными компаниями и разделение рисков между ними (иногда проект может на 100% финансироваться частным сектором).
4. Проект ГЧП осуществляется в течение определенного, закрепленного в договоре срока. По завершении проекта партнерство может быть продолжено на основе нового договора.

Основная форма взаимодействия в рамках ГЧП в РФ основана на заключении концессионного договора, который позволяет привлечь инвестиции в те сферы, где не хватает государственных средств. Он позволяет не только минимизировать бюджетные расходы, но и пополнить бюджеты за счет налоговых выплат, эффективно использовать новейшие технологические разработки.

К преимуществам концессионной формы управления инвестиционными объектами можно отнести:

- снижение финансовой нагрузки с государства, т.к. концессионер принимает на себя затраты по финансированию, управлению и текущему ремонту объектов, переданных в концессию, покрывая свои издержки, например, за счет тарифов;
- установление долгосрочных, юридически оформленных, стабильных отношений между государством и концессионером;
- привлечение частного, в том числе иностранного, капитала без потери контроля над объектами.

К главным недостаткам концессионной формы хозяйствования можно отнести отсутствие оперативного маневра при изменении условий хозяйствования. Так как в финансовом плане концессии представляют собой длинные и рискованные инвестиции, необходимо предоставление государственной гарантии рисков и возврата инвестиций с определенной маржой.

Основными проблемами при заключении такого договора являются:
- недостаточная проработка конкурсной документации и методов, используемых публично-правовыми образованиями для привлечения инвестиций;
- трудности в планировании долгосрочных параметров на длительный срок;
- трудности в планировании количества и объемов подключений потребителей и инвестиционных обязательств по ним;
- проблема высокого уровня долгов МУП и ГУП;
- требование обязательной регистрации передаваемого имущества (на многие объекты право собственности не зарегистрировано);
- сложный механизм реализации межмуниципальных концессий;
- невозможность субъекта в рамках концессионного соглашения принимать на себя ряд обязательств концедента (муниципалитет);
- отсутствие в законодательстве необходимости возмещения расходов концессионера, не возмещенных ему по окончании срока действия соглашения при методе индексации [2, с.46].

Продолжительность проекта ГЧП определяется договором, при этом его жизненный цикл включает в себя не только стадии строительства и ввода объекта в эксплуатацию, но и процесс извлечения прибыли инвестором за счет удовлетворения потребностей общества в продуктах проекта. Вторым важным моментом выступают участники, команда проекта.

Основными факторами успеха проектов ГЧП являются: ясность задач, четкие процедуры, выбор наилучшего конкурсного предложения. В то же время можно отметить некоторые причины неудач проектов ГЧП:

- ошибки при разработке технико-экономического обоснования проекта, например, завышение доходов;
- ошибки при аванпроектировании;
- недостаточное внимание к социологическим факторам;
- недостаточная четкость и прозрачность в организации проекта, в определении и фиксации «входящих» условий участия.

Есть предложения, когда на государственно-частные предприятия следовало бы распространить налоговый зачет на 25% стоимости купленного оборудования, ускоренную амортизацию оборудования, произведенного в нашей стране, а также вывод из-под налогообложения расходов на НИОКР, что отвечало бы принципу субсидарной ответственности участников ГЧП. Разумеется, такие предприятия не должны выводить свои активы в оффшоры и платить налоги за рубежом, поскольку предлагаемые налоговые льготы послужат снижению общего уровня налогов на производство до среднемирового уровня.

Важнейшими рыночными мерами поддержки государственно-частных предприятий являются как их участие в государственных программах и закупках, так и государственные программы стимулирования спроса на продукцию, созданную на базе ГЧП.

Максимальное количество мер государственной поддержки проектов ГЧП должно приходиться на предприятия, стремящиеся выйти на качественно более высокий уровень развития, позволяющий добиться создания новых технологически сложных изделий с высокой добавленной стоимостью. При этом должны приниматься во внимание возможности, предприятий увеличить выручку, повысить рентабельность, обеспечить экономический рост не столько за счет безвозвратного финансирования от государства, сколько посредством использования внешних заемных средств и кредитов в качестве основы существенного увеличения инвестиций и наращивания нового основного капитала.

Меры государственной поддержки ГЧП несомненно послужат поддержанию социальной стабильности в стране в том числе, благодаря росту занятости населения и доходов работающих на предприятиях, образованных по проектам ГЧП.

Список литературы

1. Савчук Р.Р. «Развитие концессионных соглашений в рамках ГЧП» в Сборнике статей «Актуальные проблемы социально-гуманитарных знаний». – М. Перо; Красково. ГСИ, 2016.

2. Практика применения концессионных соглашений для развития региональной инфраструктуры в Российской Федерации. – М.: Центр развития государственно-частного партнерства, 2015.
3. Государственно-частное партнерство как путь инновационного развития экономики России/Коллективная монография. – М.: Издательство «Перо», 2016.

Цанава Бачуки Зурабиевич
Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента»
г. Санкт-Петербург, Россия

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ОЦЕНКИ СРАВНИТЕЛЬНОГО ПРЕИМУЩЕСТВА ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Аннотация

В фокусе исследования находится мировой опыт оценки сравнительного преимущества проектов государственно-частного партнерства (далее – ГЧП). В частности, лучшие мировые практики качественной и количественной оценки проектов ГЧП.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, оценка сравнительного преимущества, мировой опыт, концессия.

Целью данного исследования является сравнение мировых практик оценки сравнительного преимущества проектов ГЧП, суть которых заключается в выявлении наиболее желательной опции создания инфраструктуры для конкретного проекта: ГЧП или государственной закупки. Были выделены следующие страны с наиболее развитыми методологиями оценки сравнительного преимущества: Корея, Великобритания, Австралия и Канада. Все методологии в вышеперечисленных странах основаны на количественных и качественных методах оценки проекта. В частности, к качественной оценке относится анализ сочетания целей проекта и целей, указанных в соответствующих документах стратегического развития, а также экспертный опрос ключевых стейкхолдеров проекта. К количественным методам оценки относится построение компаратора государственного сектора (PSC) – чистых совокупных затрат (NPC) в случае государственного заказа и чистых совокупных затрат в случае реализации проекта ГЧП.

Для проведения исследования были проанализированы ключевые нормативные документы и рекомендации по оценке проектов ГЧП в указанных странах и в Российской Федерации. В том числе была проанализирована институциональная структура реализации проектов ГЧП: наличие уполномоченного органа в сфере реализации проектов ГЧП.

Главное различие в существующих методологиях существует по вопросам подсчета ставки дисконтирования бюджетных средств, на каком этапе рассмотрения проекта производится оценка, институциональных условий рассмотрения проекта, а также техники подсчета рисков реализации проекта. В частности, в мировой практике используются методики обоснования стоимости бюджетных денег на основе модернизированной методологии CAPM, подсчета социальной ставки дисконтирования STRP, а также использования ставки доходности государственных облигаций. Сам анализ сравнительного преимущества разделяется на ex-ante и ex-post анализ: анализ, проводимый до реализации проекта и после. В сфере подсчета рисков проекта в денежном выражении широкое распространение получил анализ симуляции Монте-Карло.

Ключевым итогом исследования является вывод о необходимости создания институтов реализации и предпроектного анализа проектов ГЧП – PPP unit'ов, которые смогут сконцентрировать весь экспертный потенциал в сфере ГЧП по вопросу оценки проектов в одном уполномоченном ведомстве, что позволит также собирать данные в сфере ГЧП.

Список литературы

1. Hodges J.T., and G. Dellacha. Unsolicited infrastructure proposals: How some countries introduce competition and transparency. Gridlines Series 19, 2007.
2. Grout P. Public and private sector discount rates in public-private partnerships. The Economic Journal 113 (486): 62-68, 2003.
3. Yescombe E.R. Principles of project finance. Academic Press Inc. 2014.
4. World Bank, PPIAF. Public-private partnerships: Reference guid. 2014.
5. World Bank, PPIAF. Value-for-money analysis – practices and challenges: How governments choose when to use PPP to deliver public infrastructure and services. 2013.

Чирков Борис Викторович
Санкт-Петербургский государственный университет, Институт «Высшая школа менеджмента»
г. Санкт-Петербург, Россия

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ МЕХАНИЗМОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ДЛЯ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Аннотация

В рамках данной работы обоснована целесообразность использования механизмов государственно-частного партнёрства (далее – ГЧП) для развития Северного морского пути (далее – СМП). Цель исследования – определение ключевых проблем и перспектив применения механизмов ГЧП для развития СМП. В работе проведен анализ ГЧП как механизма реализации инфраструктурных проектов в России, рассмотрено текущее состояние СМП, обоснована привлекательность СМП для государства и для частных инвесторов, разработаны предложения по структуре проектов ГЧП в отношении СМП.

Ключевые слова: государственно-частное партнёрство, Северный морской путь, инфраструктурные проекты ГЧП, Россия, межотраслевой проект, развитие.

Основным результатом работы является вывод о привлекательности механизмов ГЧП для развития СМП. ГЧП является одним из наиболее эффективных механизмов реализации крупных инфраструктурных проектов, к числу которых относится СМП. Исходя из проведённого анализа, можно утверждать, что данная форма взаимодействия публичного и частного партнёра лучше всего подходит для проектов, которые имеют ощутимую значимость для государства и в то же время обладают привлекательностью для инвесторов как выгодный для вложения бизнес. На основе представленной в тексте работы информации можно резюмировать, что СМП, важность которого для России не подвергается сомнению, а привлекательность в качестве инвестиционного проекта затмевает все аналогичные инфраструктурные проекты нашего времени, в рассматриваемой сфере нуждается в развитии и грамотном обслуживании, которое может быть достигнуто за счёт консолидации усилий государства и частного сектора.

В ходе работы над различными аспектами проекта и составом элементов инфраструктуры была обоснована возможность применения существующих механизмов ГЧП для развития СМП и, как следствие, сформирован перечень существующих рисков, барьеров, проблем, перспектив и возможных последствий реализации такого проекта.

Можно сделать вывод, что на сегодняшний день институт ГЧП накопил значительный международный опыт разработки и осуществления проектов и является весьма привлекательной платформой для взаимодействия государственного и частного сектора. Успех проектов ГЧП различных уровней и масштабов, от локальных социальных соглашений до международных

межотраслевых проектов, свидетельствует о том, что механизмы ГЧП способны адаптироваться под изменяющуюся среду контрактных отношений и привнести свою пользу во все сферы жизни общества. В ходе работы также была обоснована привлекательность механизмов ГЧП для реализации морских инфраструктурных проектов. Несмотря на существующее на сегодняшний день количество барьеров и недостатков такой формы взаимодействия государства с бизнесом в будущем, при грамотном подходе, ГЧП видится одним из основных драйверов ускорения экономического роста.

Касаемо СМП, в результате проведённого исследования можно резюмировать, что на протяжении всего существования государства, роль и значение данной транспортной магистрали, определялись, прежде всего, потребностями промышленного освоения и успешного функционирования хозяйственных комплексов, прилегающих к трассе районов арктического побережья как важнейшего фактора стабилизации экономики и обеспечения национальной геополитической и экономической безопасности России. На сегодняшний день перспективы такого масштабного проекта распространяют своё значение не только на регионы Крайнего Севера или Российскую Федерацию, а оказывают большое влияние на всю отрасль морских международных торговых перевозок в целом. Необходимость и важность СМП для России, в свою очередь, увеличивается соразмерно количеству современных экономических потрясений. Данный проект имеет возможность стать «якорем» отечественной экономики, обеспечивающим стабильный рост и развитие вне зависимости от общемировых тенденций. Инвестиции в проект возрождения и эксплуатации СМП привлекательны в той же мере для частного сектора экономики и бизнес-сферы, поскольку позволяют занять место в процессе освоения северных территорий, богатых на различные ресурсы. СМП может стать не только самым успешным Российским проектом, но и единственным, который обеспечивает взаимодействие с большинством стран мира, вовлечённых в отрасль морской логистики.

Практические навыки и теоретическая основа данной работы формируют её актуальность как в целях дальнейшего исследования перспектив применения механизмов ГЧП для развития межотраслевых инфраструктурных проектов, к числу которых можно отнести СМП, так и для детального изучения конкретного проекта реновации и развития важнейшего морского коридора планеты, способного выдвинуть экономику Российской Федерации в число мировых лидеров.

Список литературы

1. Белицкая А.В. Государственно-частное партнерство как альтернатива контрактной системе. – Юрист, 2014, №5.
2. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. – Практическое руководство для органов государственной власти. Всемирный банк, 2010.
3. Соколов, М.Ю. Применение механизмов государственно-частного партнерства в инфраструктурных отраслях российской экономики. – Наука и техника транспорта, 2015, №3.

Штинов Олег Денисович
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации
г. Москва, Россия

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ

Аннотация

Целью настоящей работы является исследование текущих проблем применения государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) в Московском метрополитене и формулирование перспектив его дальнейшего развития. В соответствии с целью были поставлены следующие задачи: найти примеры ГЧП в метро, проанализировать их недостатки, риски, обозначить перспективу для развития ГЧП в метро на основе полученных данных. Метод проводимого исследования – анализ. Результаты согласуются с установленной целью: выявлены основные проблемы ГЧП в метро и сформулированы дальнейшие перспективы его применения.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, инвестиции, контракт жизненного цикла, метрополитен.

Цель настоящей работы – исследование текущих проблем применения ГЧП в Московском метрополитене и формулирование перспектив его дальнейшего развития. В соответствии с целью были поставлены следующие задачи: найти примеры ГЧП в метро, проанализировать их недостатки, риски, обозначить перспективу для развития ГЧП в метро на основе полученных данных. Метод проводимого исследования – анализ. Результаты согласуются с установленной целью: выявлены основные проблемы ГЧП в метро и сформулированы дальнейшие перспективы его применения.

Трудности взаимодействия государства и бизнеса в этой области состоят в том, что, во-первых, интересы частной и публичной стороны совпадают в исключительных случаях, а не постоянно. Это замедляет применение ГЧП при строительстве новых станций столичного метрополитена. «Мякинино» – единственная станция, созданная при поддержке частного капитала, поскольку она смогла удовлетворить интересы как государства, так и бизнеса.

Во-вторых, между участниками партнёрства может возникнуть конфликт, который будет иметь отрицательные социальные последствия для населения. В августе 2016 года из-за разногласий между ГУП «Московский метрополитен» и Crocus Group планировалось закрыть станцию «Мякинино».

В-третьих, контракт жизненного цикла как один из инструментов ГЧП не всегда обеспечивает выгодный финансовый результат для обеих сторон. По подсчетам, КЖЦ между Московским метрополитеном и «Метровагонмашем» может привести к тому, что публичная сторона будет переплачивать в первые 5-6 лет действия контракта, а частная – терпеть убытки.

Таким образом, до 2020 года хозяйствующую деятельность будет осуществлять государство, однако с принятием новой программы развития метрополитена, а также с совершенствованием механизмов ГЧП возможно привлечение как российских, так и иностранных частных инвесторов.

Список литературы

1. Парсегов С.Г., Солодовникова В.В. Государственно-частное партнерство в метро: опыт Лондона. – Транспорт Российской Федерации, 5 (48), 2013, 18-21.
2. Ракута Н.В. Использование контрактов жизненного цикла при госзакупках. Опыт развитых стран. – Вопросы государственного и муниципального управления, 2, 2015,
53-78.
3. Селезнева М.М. Проблемы и перспективы развития софинансирования проектов по строительству новых станций метро. – Проблемы экономики и менеджмента, 5 (45), 2015, 94-97.