



ЕВГЕНИЙ ПЛАВЕНКО

В СХЕМАХ ГЧП У ЧАСТНЫХ КОМПАНИЙ ПОВЯЛЯЕТСЯ ДОСТУП В ТЕ СЕКТОРЫ ЭКОНОМИКИ, ГДЕ РОЛЬ БИЗНЕСА НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ МИНИМАЛЬНА

# РАСШИРЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА

АДМИНИСТРАЦИЯ ПЕТЕРБУРГА НАЧАЛА РАБОТАТЬ СО СХЕМАМИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА (ГЧП) ЗАДОЛГО ДО ПРИНЯТИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА, РЕГУЛИРУЮЩЕГО ЭТУ СФЕРУ. СЕГОДНЯ ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПРИВЛЕЧЕННЫХ СРЕДСТВ ПО ПРОГРАММАМ ГЧП, ПО ДАННЫМ ГОРОДСКОГО КОМИТЕТА ПО ИНВЕСТИЦИЯМ, СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО \$6 МЛРД. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ДАННОГО МЕХАНИЗМА В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ — НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНАЯ И НАДЕЖНАЯ СХЕМА ДЛЯ БИЗНЕСА И ВЛАСТИ, ТЕМ БОЛЕЕ В КРИЗИС, УВЕРЕНЫ ЭКСПЕРТЫ. ОЛЕГ БЕЛЫХ

По мнению руководителя Центра исследований ГЧП Высшей школы менеджмента СПбГУ Светланы Масловой, события последнего времени значительно повысили роль бизнеса в реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры. Так, в условиях снижения мировых цен на нефть, экономических санкций в отношении России, бюджетные расходы на инфраструктуру сокращаются — приоритет отдают социальным обязательствам. «Все это обуславливает поиск внебюджетного финансирования. Один из наиболее простых путей для привлечения такого финансирования — строительство объектов по схеме ГЧП. Кроме того, успешная модернизация транспортной инфраструктуры и совершенствование транспортной сферы невозможны без выстраивания эффективного взаимодействия государства и бизнеса. Важным фактором для оздоровления российской экономики является постепенная монополизация государственной системы оказания транспортных услуг (и не только в уже привычном аэропортовом секторе, но и на общественном транспорте, например, ЛРТ, трамвай)», — уверена Светлана Маслова.

В связи с этим важнейшая для развития транспортной системы роль ГЧП была утверждена в нескольких стратегических госпрограммах.

**ПРЕИМУЩЕСТВА ОЧЕВИДНЫ** По мнению экспертов, в проектах ГЧП плюсы есть как для государства, так и для инвесторов. Так, руководитель Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области Кирилл Поляков сообщил, что в схемах ГЧП у частных компаний появляется доступ в те сегменты экономики, где роль бизнеса на сегодняшний день минимальна. «Кроме того, они получают господдержку в проектах с недостаточно высокой рентабельностью и большими сроками окупаемости. Также при ГЧП проводится государственная экспертиза проектов, которая дает большую уверенность бизнесу в эффективности предлагаемых для инвестирования проектов. Помимо этого, мощности компаний, участвующих в реализации проектов ГЧП, имеют гарантированную загрузку на весь период проекта. У компаний есть запас прочности для развития, внедрения инноваций», — перечисляет господин Поляков.

Дмитрий Бабинер, партнер EY, отмечает, что на практике основная идея ГЧП — это привлечение внебюджетного финанси-

рования (софинансирования) и большой контроль за эффективностью использования финансовых ресурсов со стороны частного инвестора. «Соответственно, основная проблема для проектов ГЧП — это поиск источников дохода, при этом важно, чтобы дополнительные платежи населения не создавали социальной напряженности (если речь идет о платных дорогах, оказании платных медицинских услуг). Если такого источника доходов нет, то тогда ГЧП — это инструмент рассрочки расходов городского бюджета. Он предполагает, что капитальные затраты оплачиваются городом не сразу по мере выполнения работ, а по мере эксплуатации объекта. Кроме того, ГЧП может использоваться для целевого предоставления земельных участков для новых проектов в промышленности, гостиничной инфраструктуре, а также как механизм частичной компенсации затрат застройщиков жилья на возведение школ и детских садов», — рассуждает господин Бабинер.

**ОПЫТ ЕСТЬ** Как объясняет Кирилл Поляков, формально по закону о ГЧП сегодня реализуются такие проекты, как реконструкция аэропорта Пулково и строительство Западного скоростного диаметра. Также при взаимодействии бизнеса и власти были построены порт Бронка и порт Усть-Луга.

По данным председателя комитета по инвестициям Санкт-Петербурга Ирины Бабюк, совсем недавно город подписал концессионное соглашение о реконструкции и эксплуатации трамвайных путей в Красногвардейском районе. «Общий объем капитальных вложений в проект составляет 9,6 млрд рублей, а первый состав будет запущен уже в августе 2017 года», — пояснила госпожа Бабюк, добавив, что город планирует использовать механизм концессий и в строительстве школ и детских садов.

Еще один вариант применения ГЧП в транспортной сфере — система «Платон». Дополнительным стимулом для реализации ГЧП-проектов сегодня стал фонд, формируемый в федеральном бюджете из денежных средств, собираемых с большегрузов. Минтранс разработал механизм, по которому собранные по системе «Платон» средства идут на реализацию региональных проектов ГЧП. «Большинство регионов, которые не могли ранее реализовывать важнейшие инфраструктурные транспортные проекты, теперь, при реализации платного автодорожного проекта, могут претендовать на со-

финансирование из федерального бюджета — из средств этого фонда», — говорит Кирилл Поляков. — И это очень примечательно: один проект ГЧП становится катализатором для реализации большого числа других ГЧП-проектов. Однако нужно понимать, что средств «Платона» на все проекты ГЧП не хватит, регионам придется искать выход: структурировать проекты и налаживать взаимоотношения с инвестором таким образом, чтобы проекты могли состояться и без федеральной поддержки».

**ДРУГАЯ ФИЛОСОФИЯ** Ранее, объясняет Кирилл Поляков, транспортные ГЧП-проекты в основном касались дорожной сферы, из-за того, что в приоритете было обеспечение скорости автомобильного сообщения и развитие улично-дорожной сети. «Сегодня акцент сместился в сторону пассажиров и пассажирского транспорта, так как государство заинтересовано в улучшении качества перевозок и комфортности населения, разгрузки дорог от перенасыщенного транспорта», — сообщает господин Поляков.

Если рассматривать проекты ГЧП в пассажирском транспорте, то это прежде всего строительство линии скоростного трамвая в Красногвардейском районе, в планах также реконструкция железнодорожного участка Левашово — Сертолово, строительство ТПУ и автовокзалов. Среди перспективных автодорожных проектов такие масштабные, как Восточный радиус — скоростная магистраль с мостом через Неву в створе улиц Фаянсовая и Зольная в Невском районе, или менее объемные объекты — строительство платной автодороги от трассы «Нарва» до КАД Петербурга в обход Красного Села.

Кроме того, по мнению господина Полякова, сегодня в приоритете совместные ГЧП-проекты между Петербургом и Ленобластью, что вполне логично: ежедневно из области в город приезжает более 300 тыс. человек. По словам председателя комитета по дорожному хозяйству региона Михаила Козьминых, с помощью участия частного капитала можно решить проблему обеспечения транспортной доступности, которая на сегодняшний день очень остро стоит в прилегающих к Петербургу районах. Однако пока платных дорог в Ленобласти нет.

«Заинтересованность в таких проектах могут проявлять только крупные компании, имеющие возможность использовать денежные средства с учетом получения прибыли через несколько лет после начала реализа-

ции проекта. На территории области таких компаний пока не так много», — говорит Михаил Козьминых. — Однако определенный интерес к реализации проектов по развитию дорожной инфраструктуры на принципах концессионных соглашений проявляли Сбербанк, ВЭБ, ВТБ».

Для развития данного направления на ПМЭФ-2016 было подписано соглашение о взаимодействии и сотрудничестве между правительствами двух регионов при подготовке концессионных соглашений, подготовленное Дирекцией по развитию транспортной системы. Среди совместных ГЧП-проектов для двух регионов господин Поляков отметил строительство обхода таких территорий, как Мурино и Новое Девятино, в створе Пискаревского проспекта с выходом на автомобильную дорогу Санкт-Петербург — Матокса.

«ГЧП — это другая философия отношений между государством и бизнесом. Государственный заказ — это жесткий договор с компанией, предложившей минимальную цену, с горизонтом планирования — финансовый год. А государственно-частное партнерство — это договор на долгие годы, работа по которому должна идти в партнерстве государства и инвестора, адаптируясь под изменяющиеся условия на всех стадиях реализации проекта», — заключил Кирилл Поляков.

Тема ГЧП сегодня продолжает оставаться актуальной как для петербургских властей, так и для местного бизнеса. Схемы реализации проектов на основе ГЧП обсуждались в рамках Инвестиционного форума Санкт-Петербурга, прошедшего в городе 24–25 октября. А 8 ноября 2016 года в Петербурге в рамках III ежегодной конференции «Транспортная инфраструктура Санкт-Петербурга и Ленинградской области» пройдет съезд регионов «Реализация транспортных проектов с привлечением частных инвесторов и федерального софинансирования» и включенный в его программу практикум по подготовке заявки на финансирование проектов из фонда 12-тонников. На мероприятие приглашены компании, которые рассматривают строительство платных региональных автомобильных дорог с использованием федерального софинансирования. Ожидается участие представителей из разных регионов РФ. Организатором выступит АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» при поддержке Министерства транспорта РФ. ■