



Максимов Виталий Вячеславович

Кандидат экономических наук.

Генеральный директор ООО «ТРАНСПРОЕКТ».

Советник генерального директора по государственно-частному партнерству ФГУ «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России"» Министерства транспорта Российской Федерации.

Член Экспертного совета по государственно-частному партнерству при Комитете Государственной думы по транспорту.

Член Экспертного совета по законодательству о государственно-частном партнерстве Комитета Государственной думы по экономической политике и предпринимательству.



Виталий
Максимов



Виталий Максимов

...Данная работа явится хорошим подспорьем в укреплении научно-методологической базы и будет использоваться в качестве справочного пособия при подготовке и реализации проектов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре...

Х.Ш. Зябиров

Генеральный директор ФГУ «Ространсmodernизация»
Министерства транспорта РФ

...Издание монографии приобретает особую актуальность в свете продолжающегося мирового экономического кризиса, когда российская экономика требует от государственных органов большей эффективности при подготовке и реализации инвестиционных проектов...

С.В. Кельбах

Генеральный директор ФГУ «Дороги России»
Федерального дорожного агентства

...Работа имеет важное научно-практическое значение, которое особо востребовано при активной подготовке и проведении уполномоченными государственными органами концессионных конкурсов в дорожной отрасли, направленное на повышение прозрачности и эффективности конкурсных процедур...

О.Ф. Шахов

Генеральный директор ОАО «Дорожный проектно-изыскательский
и научно-исследовательский институт "ГИПРОДОРНИИ"»

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО
В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

ГОСУДАРСТВЕННО- ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

критерии оценки
концессионных конкурсов



ISBN 978-5-9614-1143-0



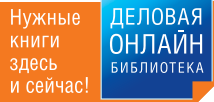
9 785961 411430

альпина ПАБЛИШЕРЗ

заказ книг (495) 980-80-77

и на сайте www.alpinabook.ru

Подарки покупателям!



Министерство транспорта РФ
ФГУ «Ространсmodernизация»



Федеральное дорожное агентство
ФГУ «Дороги России»



*Издание выпускается при поддержке
ФГУ «Ространсmodernизация»
Министерства транспорта Российской Федерации,
ФГУ «Дороги России» Федерального дорожного агентства,
ОАО «Дорожный проектно-изыскательский
и научно-исследовательский институт «ГИПРОДОРНИИ»»*

В.В. Максимов

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ
ПАРТНЕРСТВО В ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЕ**

*Критерии оценки
концессионных конкурсов*



**Москва
2010**

УДК 658.115.33
ББК 65.37-133.3
М17

Рецензенты:

доктор экономических наук *Е.А. Жуков*
доктор экономических наук *В.А. Кабашкин*

Максимов В.В.

М17 Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов / В.В. Максимов. — М.: Альпина Паблицерз, 2010. — 178 с.

ISBN 978-5-9614-1143-0

В монографии исследуется существующий механизм государственно-частного партнерства при реализации проектов транспортной инфраструктуры и рассматриваются перспективные направления его совершенствования. Автором подробно рассмотрен мировой опыт и методика реализации проектов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре России, теоретические основы и институциональные условия регулирования концессионных соглашений. Анализируются современные способы оценки конкурсных предложений, приводятся практические расчеты и рекомендации по оптимизации процедуры подготовки и проведения концессионных конкурсов. Изложены предложения по оценке эффективности государственных инвестиций при реализации инвестиционных проектов, разработана авторская система критериев оценки концессионных конкурсов, пригодная для использования как в качестве ориентира для разработки собственных критериев, так и в качестве практического инструмента в будущих конкурсных процедурах.

Данная книга может быть использована в качестве научно-практического инструментария государственными органами, частными компаниями и финансовыми институтами, а также в качестве учебного пособия на курсах повышения квалификации, в программах подготовки магистров и слушателей программ МВА.

УДК 658.115.33
ББК 65.37-133.3

Все права защищены. Никакая часть этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, а также запись в память ЭВМ для частного или публичного использования, без письменного разрешения владельца авторских прав. По вопросу организации доступа к электронной библиотеке издательства обращайтесь по адресу lib@nonfiction.ru.

© Максимов В.В., 2010
© Оформление. ООО «Альпина Паблицерз», 2010

ISBN 978-5-9614-1143-0

Содержание

.....

| | |
|--|-----------|
| Введение | 7 |
| Глава 1. Механизм государственно-частного партнерства при реализации проектов транспортной инфраструктуры | 13 |
| 1.1. Теоретические основы партнерства государства и бизнеса как инструмента развития транспортной инфраструктуры..... | 14 |
| 1.2. Особенности государственно-частного партнерства в современных условиях | 30 |
| 1.3. Модели государственно-частного партнерства | 49 |
| Глава 2. Методика реализации проектов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре России | 75 |
| 2.1. Институциональные условия регулирования концессионных соглашений..... | 76 |
| 2.2. Анализ современных способов оценки конкурсных предложений | 82 |
| Глава 3. Направления по совершенствованию механизма государственно-частного партнерства в транспортных отраслях | 95 |
| 3.1. Совершенствование методики организации и проведения концессионных конкурсов | 96 |

| | |
|--|-----|
| 3.2. Оценка эффективности государственных инвестиций при реализации инвестиционных проектов с применением механизма государственно-частного партнерства..... | 113 |
| Заключение | 135 |
| Приложения | 143 |
| Приложение 1. Текстовые материалы..... | 144 |
| Приложение 2. Табличные материалы..... | 150 |
| Приложение 3. Графические материалы | 159 |
| Библиографический список | 165 |

Введение

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной инфраструктуры.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Транспорт наряду с другими инфраструктурными отраслями обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических и внешнеполитических целей. Устойчивое развитие транспорта является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности России и ее национальной безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения.

Реализация всего комплекса задач по развитию транспортной инфраструктуры не может и не должна всецело лежать на плечах государства. Перспективным механизмом привлечения негосударственных средств является государственно-частное партнерство (ГЧП), которое стало одним из главных инструментариев государственной инвестиционной политики во всем мире. Про-

грессивная практика свидетельствует о все более широком распространении различных моделей государственно-частного партнерства в транспортных отраслях, особенно при строительстве автомобильных дорог, крупных туннелей и мостов, обеспечивающих успешное выполнение программ развития транспортных комплексов под контролем государства.

Для привлечения частного капитала, эффективного менеджмента и современных технологий, государству необходимо сформировать такой экономический и организационно-правовой механизм, который обеспечивал бы заинтересованность частных инвесторов и справедливую процедуру их конкурсного отбора, основанную на эффективной системе критериев оценки предложений участников концессионных конкурсов, позволяющей повысить гарантии успешной реализации транспортного проекта, снизить совокупные общественные издержки и производственные риски. Поэтому совершенствование теоретических основ и практического механизма государственно-частного партнерства в отраслях транспортной инфраструктуры является как с научной, так и с практической точек зрения актуальной задачей.

Совершенствование механизма государственно-частного партнерства — многогранная проблема, включающая в себя четкое определение роли и функций государства и частных инвесторов, особенности и принципы взаимодействия сторон, институциональное регулирование процессов партнерства на всех стадиях его практического осуществления и т. д.

Аналізу роли государства в современной экономике посвящено значительное количество работ, среди которых следует выделить труды отечественных ученых: А. И. Анчишкина [21], Е. С. Варги [29, 30], А. Л. Гапоненко [35, 99, 114], А. Н. Илларионова [53, 54], А. П. Панкрукхина [35, 86, 114], В. П. Чичканова [106], Л. Н. Юровского [129], Е. Г. Ясина [133, 134] и др., а также представителей зарубежной науки — Э. Аткинсона [136, 137], Дж. Бреннана [26, 138, 139], Дж. Бьюкенена [26, 27], Дж. Стиглица [155], Г. Таллока [157], И. Шихаты [127] и др.

Изучению аспектов взаимодействия государства и бизнеса в различных отраслях экономики посвящены исследования российских ученых: М. Н. Афанасьева [23], О. С. Белокрыловой [25], В. Г. Варнавского [31, 32], С. Ю. Глазьева [39], И. М. Осадчей [78, 85], Я. Ш. Паппэ [87], В. И. Якунина [130, 131, 132] и др.

Оценка экономической эффективности инвестиционных и инновационных проектов, обеспечивающих научно-технический прогресс на транспорте и в сфере транспортной инфраструктуры, нашли свое отражение в работах Б. А. Волкова [34], А. Е. Гибшмана [37, 38], В. Н. Лившица [66, 93], Т. С. Хачатурова [122, 123], Ф. И. Шамхалова [125, 126] и др.

Вместе с тем в экономической науке ощущается недостаток теоретических и методических разработок, касающихся соблюдения баланса интересов партнеров, механизмов их регулирования при реализации стратегии развития транспорта и его инфраструктуры.

Общей целью работы явилась разработка научно обоснованных рекомендаций по совершенствованию современного механизма государственно-частного партнерства при реализации проектов транспортной инфраструктуры как важнейшего инструмента осуществления государственной стратегии по развитию транспортного комплекса России.

Для достижения поставленной цели потребовалось решение следующих групп задач:

- уточнить содержание механизма государственно-частного партнерства при реализации проектов транспортной инфраструктуры в современной России;
- выявить особенности отечественного и зарубежного опыта реализации инфраструктурных проектов в сфере транспорта с целью определения наиболее рационального долевого участия государства и частного бизнеса;
- оценить эффективность существующей методики оценки предложений участников концессионных конкурсов, разработать альтернативные варианты;

- предложить показатель оценки эффективности государственных инвестиций при реализации инвестиционных проектов на основе государственно-частного партнерства, сформировать процедуру его расчета и выработать рекомендации по применению.

В качестве объекта исследования в работе выступает процесс совершенствования механизма государственно-частного партнерства при реализации проектов транспортной инфраструктуры.

Предметом исследования явились организационно-экономические, институциональные и управленческие отношения, возникающие в процессе реализации инфраструктурных транспортных проектов на основе государственно-частного партнерства.

Теоретической и методологической основой работы служат труды отечественных и зарубежных ученых, фундаментальные исследования в области теории управления, прикладные работы по тематике развития государственно-частного партнерства в Российской Федерации и за рубежом, а также практический опыт подготовки федеральных инвестиционных проектов в дорожной отрасли.

При решении поставленных задач были применены общенаучные методы теории управления, экспертного, статистического и сравнительного анализов, другие методы, разработанные отечественными и зарубежными учеными, табличные и графические приемы визуализации данных.

Практическая значимость исследования, по мнению автора, состоит в раскрытии экономической сущности и механизма государственно-частного партнерства при реализации проектов транспортной инфраструктуры, в доведении полученных результатов исследования до уровня конкретных предложений и рекомендаций, приемлемых для использования в экономике, организации и управлении предприятиями, отраслями, комплексами транспорта. Результаты данной работы могут быть использованы в качестве научно-практического инструментария государственными органами, частными компаниями и финансовыми институтами при подготовке и реализации проектов транспортной инфраструктуры на ос-

нове государственно-частного партнерства, а также в качестве учебных материалов на курсах повышения квалификации, в программах подготовки магистров и слушателей программ МВА.

При этом автор полагает, что продолжающийся мировой экономический кризис не уменьшает важность данной книги и востребованность механизма государственно-частного партнерства в целом, а наоборот — способствует его более широкому распространению и проникновению в отрасли, ранее недоступные или малодоступные для частного капитала. Последовательное секвестирование бюджетов всех уровней в нашей стране освобождает ниши, часть из которых будет изначально инвестиционно привлекательной для частного капитала, в части — государству потребуется еще приложить усилия для формирования комфортных условий, но именно партнерство государства и бизнеса должно дать мощный толчок для диверсификации экономики и выхода Российской Федерации на новый уровень экономического развития.

По этой причине автор старался наиболее полно приблизить материал книги к существующей практике и надеется, что книга поможет читателям в их деятельности. При возникновении вопросов по прочитанному материалу или о практике применения государственно-частного партнерства в конкретных проектах у читателей имеется возможность связаться с автором по электронной почте: info@transproekt.ru.

Автор искренне признателен коллегам, которых объединяет не место работы, а неугасаемый интерес и практическая деятельность по совершенствованию механизма государственно-частного партнерства в различных отраслях экономики нашей страны, за активное обсуждение затронутых в данной монографии проблем и предложенных автором решений, полезные советы и конструктивную критику.

Особую благодарность автор выражает консалтинговой компании ООО «ТРАНСПРОЕКТ», обладающей практическим опытом реализации крупнейших инвестиционных и концессионных проектов, трудовая деятельность в которой позволила подготовить монографию данной направленности. Автор выражает глубокую

признательность государственным структурам и коммерческим организациям, знающим о государственно-частном партнерстве и концессионном механизме не понаслышке, их официальная и неофициальная поддержка существенно подняла уровень и требования к качеству выпускаемого материала. Поименно хотел бы отметить: ФГУ «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы “Модернизация транспортной системы России”» Министерства транспорта Российской Федерации (ФГУ «Ространсmodernизация») и лично генерального директора Х. Ш. Зябирова, позитивное отношение и поддержка которого позволили получить первые практические отзывы на результаты исследования; ФГУ «Дороги России» Федерального дорожного агентства и ОАО «Дорожный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт “ГИПРОДОРНИИ”» за экспертное мнение и квалифицированные замечания по тексту книги.

Глава 1

**Механизм
государственно-частного
партнерства
при реализации
проектов транспортной
инфраструктуры**

1.1. Теоретические основы партнерства государства и бизнеса как инструмента развития транспортной инфраструктуры

Современные транспортные артерии — одно из определяющих условий роста экономики, проекты строительства инфраструктурных объектов имеют явно выраженный макроэкономический эффект, поскольку обеспечивают стратегическое преимущество государства в долгосрочной перспективе, позволяя развивать высокоэффективные, экспортно ориентированные отрасли промышленности, повышать качество жизни населения, обеспечивать решение социальных задач.

Поскольку ежегодная сумма экономических потерь лишь от плохого состояния автомобильных дорог оценивается более чем в 3% валового внутреннего продукта (ВВП) [65], то необходимость коренной модернизации, реконструкции и обновления транспортной инфраструктуры Российской Федерации вполне очевидна. По оценкам экспертов, для снятия инфраструктурных ограничений роста¹ российской экономики необходимы инвестиции в транспортную инфраструктуру в объеме не менее 25 трлн руб. [52], а бюджетные ассигнования, предусмотренные федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», составляют лишь 10,17 трлн руб.² Недостающие средства государство надеется получить за счет

¹ По данным Федеральной службы государственной статистики, за II, III и IV кв. 2008 г. рост ВВП составил 7,5%, 6,0% и 1,2% соответственно, в I кв. 2009 г. зафиксировано падение ВВП на 9,8%.

² 7,9 трлн руб. из федерального бюджета и 2,27 трлн руб. из средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

внебюджетных источников, т. е. частного капитала российских и иностранных инвесторов.

Однако этим не исчерпывается интерес государства к частному бизнесу. Среди основных задач, которые решает государство, привлекая частных инвесторов к созданию и управлению, например, дорожной инфраструктурой, также находятся и следующие:

- повышение качества проектно-изыскательских и строительных работ и транспортных услуг;
- экономия бюджетных средств на этапе эксплуатации постоянных транспортных сооружений за счет переложения эксплуатационных расходов на частную компанию при сохранении за государством прав собственности на эти объекты;
- сокращение непроизводительных затрат и издержек, уменьшение сроков строительства, привлечение передовых современных технологий.

Очевидно, что привлечение частных средств потребует соразмерного увеличения и бюджетного финансирования, без чего приход частного капитала в реализацию капиталоемких, с большим сроком окупаемости инфраструктурных проектов вряд ли окажется возможным.

Следует заметить, что государство не рассматривает бюджетные средства в качестве основного источника, планируя их использовать лишь как стимул и генератор притока частных инвестиций в транспортную отрасль, тем самым как бы выступая гарантом надежности возврата финансовых вложений частного бизнеса. Данная тенденция наблюдается, например, при анализе инвестиционных инфраструктурных проектов федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», в которой размер внебюджетного финансирования предусмотрен в объеме 40,8% [65] и «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года», предусматривающей привлечение для ее осуществления уже 62,1% частных инвестиций [16]. Из этого следует, что государство за 15 лет

(с 2015 по 2030 г.) собирается планомерно сокращать удельные ассигнования из различного уровня государственных бюджетов в реализацию транспортных проектов с 59,2% в 2015 г. до 37,9% к 2030 г., планируя их пропорциональное замещение частным капиталом.

Таким образом, объединение ресурсов и участия государства и частного сектора на основе строгого соблюдения паритета интересов, справедливого распределения рисков, честных «правил игры» должны стать основным механизмом решения проблемы модернизации и развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации.

Как уже было отмечено выше, российскими государственными деятелями различного уровня [41, 43, 80] в последние годы широко используется понятие «государственно-частное партнерство» (ГЧП) в различных контекстах, несмотря на отсутствие законодательного определения данной категории с фиксированием ее целей, задач, регламентацией сферы применения, возможных ограничений и прочих необходимых атрибутов. Данный факт зачастую приводит к использованию указанного понятия при любых контактах государственной власти с частным бизнесом, не имеющих ничего общего с реальным партнерством в реализации крупных инвестиционных проектов.

Ниже автором осуществлена группировка существующих на сегодняшний день определений понятия «государственно-частное партнерство» по источникам возникновения, таким как:

- а) авторитетные международные правительственные и финансовые институты;
- б) нормативные и законодательные акты Российской Федерации;
- в) научные институты и бизнес-сообщество России.

Представленный далее перечень из шести определений приведен для иллюстрации и пояснения основных сделанных в данном разделе заключений и выводов, необходимых для формирования авторского определения данного термина. Полный список использованных определений приведен в Приложении 1.

Обращает на себя внимание тот факт, что специалисты в зарубежных странах, приобретшие за последние 10–20 лет значительный опыт в вопросах реализации крупных инвестиционных проектов в различных отраслях экономики на основе ГЧП, еще не пришли к общему мнению в отношении единого определения понятия «государственно-частное партнерство». Так, авторитетные международные правительственные и финансовые институты дают следующие определения данной категории:

- «...государственно-частное партнерство представляет собой все виды взаимодействия между государственным и частным сектором по формированию стандартов, оказанию услуг и доступу к инфраструктуре...» [152];
- «...государственно-частное партнерство обычно основано на соглашении или контракте между государством и частным сектором для совместной реализации инфраструктурных проектов с возможной передачей прав собственности на полученные результаты частному сектору...» [150].

Как видно из приведенных определений, относящихся к первой квалификационной группе источников, они носят общий характер, не обозначающий основных принципов, целей и задач каждой из сторон партнерских отношений; отраслевые особенности учтены слабо («...для совместной реализации инфраструктурных проектов...»); большее внимание уделено юридической стороне оформления такого партнерства (контракт, соглашение и др.), что, по мнению автора, важно, но недостаточно.

Поскольку Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации лишь планирует инициировать разработку Правительством РФ концепции Федерального закона о государственно-частном партнерстве в России [107], то приведенные ниже автором официальные определения категории ГЧП, включенные во вторую квалификационную группу (нормативные и законода-

тельные акты Российской Федерации), взяты из законодательств субъектов РФ, которые по собственной инициативе и необходимости самостоятельно³ решают рассматриваемую проблему, опережая вышестоящие инстанции в данном вопросе:

- «...государственно-частное партнерство — взаимовыгодное сотрудничество Санкт-Петербурга с российским или иностранным юридическим или физическим лицом либо действующим без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) объединением юридических лиц в реализации социально значимых проектов, которое осуществляется путем заключения и исполнения соглашений, в том числе концессионных...» [3];
- «...под государственно-частным партнерством понимаются взаимоотношения между Томской областью либо Томской областью и муниципальным образованием Томской области с одной стороны и хозяйствующими субъектами с другой стороны, складывающиеся по поводу развития инновационного потенциала региона, а также планирования, разработки, финансирования, технического перевооружения, строительства, реконструкции и эксплуатации инфраструктурных объектов и объектов социальной сферы, находящихся в областной или муниципальной собственности либо подлежащих созданию для решения вопросов регионального и местного значения...» [4].

Определения данной группы, по мнению автора, достаточно подробно учитывают ожидания государственных органов от такого партнерства («...реализация социально значимых проек-

³ Юридическая легитимность такого шага оспаривается специалистами, однако данный блок вопросов выходит за рамки проводимого исследования, поэтому их детальная разработка автором не проводилась. Подробнее см. [22, 111].

тов...», «...развитие инновационного потенциала региона...» и др.), упомянуты принципы («...взаимовыгодное сотрудничество...», «...взаимоотношения...»), однако интересы частного бизнеса отражены слабо или вообще упущены.

К третьей группе автор отнес нижеследующие определения, данные научными институтами и представителями частного бизнеса, которые нашли широкое распространение в печати и практике:

- «...государственно-частное партнерство — это институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации национальных и международных, масштабных и локальных, но всегда общественно значимых проектов в широком спектре сфер деятельности: от развития стратегически важных отраслей промышленности и научно-исследовательских конструкторских работ до обеспечения общественных услуг...» [31];
- «...государственно-частное партнерство — это конструктивное взаимодействие власти и бизнеса не только в экономике, но и других сферах общественной жизни — политике, культуре, науке и т. д...» [79].

В определениях третьей группы, по мнению автора, наблюдается как излишняя детализация в описании принципов партнерства, целей и сфер его применения, так и расплывчатость более важных положений: «...в широком спектре сфер деятельности...», «...других сферах общественной жизни...» и пр. При этом экономические стороны взаимоотношений, принципы распределения рисков и доходов и другие конкретные основы таких отношений (особенно для частного сектора) отражены слабо.

Для эффективного развития механизма государственно-частного партнерства необходимо, чтобы усилия всех участников партнерства были направлены не только на решение вопросов, связанных с экономической сферой отношений, но и с решением неизбежно возникающих социальных проблем: повышения благо-

состояния всех слоев населения, ограничения вредного воздействия инвестиционных проектов на человека и окружающую среду и др. Партнерство как взаимодействие всех участвующих в реализации общественных, жизненно важных инфраструктурных проектов субъектов предполагает единые или по крайней мере согласованные цели, за которыми, безусловно, скрываются собственные частные интересы каждой из сторон («своя рубашка ближе к телу»). Стремление частного бизнеса к эффективной финансово-хозяйственной деятельности, определяющей его собственное благополучие, вполне естественно, поэтому должны существовать правила, создающие для этого необходимые разумные условия. Такие правила, безусловно, вводят вполне определенные ограничения на разработку стратегий и тактики поведения, как государства, так и бизнеса [130].

Однако, соглашаясь с мнением В. И. Якунина о том, что «...в нашем государстве этот термин [государственно-частное партнерство] имеет пока сугубо экономическое содержание. Это совсем не государственно-частное политическое партнерство, это не государственно-частное социальное партнерство. Это пока что абсолютно экономическая категория: взять немного государственных денег, добавить денег частных и в результате получить проект, который, возможно, будет иметь социальные и даже политические последствия, но это вполне конкретный экономический проект...» [132] и, опираясь на собственный опыт в реализации различных транспортных проектов на основе государственно-частного партнерства, автор полагает, что сейчас социальная ответственность российского частного бизнеса, как и его заинтересованность в повышении темпов экономического развития страны, проявляется только тогда, когда это необходимо ему для получения государственной поддержки при реализации собственных (частных) инвестиционных инфраструктурных проектов или таких федеральных (региональных) проектов, реализация которых будут способствовать развитию основного бизнеса (например, строительство федеральной автомобильной дороги, проходящей рядом с существующим производственным предприятием).

Кроме того, частный бизнес, испытывая определенное недоверие к российским властям, относится к партнерству с государственными органами различных уровней с некоторой настороженностью. Как свидетельствует практика, он еще не готов к проявлению личной инициативы в части инвестирования капиталоемких долгосрочных проектов, какими в основном и являются объекты транспортной инфраструктуры, ожидая первичных соответствующих шагов и предложений от государственных органов: «...власти должны взять на себя подготовку инфраструктуры на рыночных участках земли, подготовку энергетики, транспорта и связи...» [115].

Поэтому автор полагает, что в определении категории «государственно-частное партнерство» должен быть дан ответ на вопрос «что это?», отражены основные цели и принципы формирования такого партнерства, права и обязанности каждой из сторон-участниц. Масштабы же проектов, базирующихся на данной категории, сроки их реализации, отраслевые особенности, регламент юридического оформления взаимоотношений и другая специфика, по мнению автора, для формулирования определения — вторичны.

Государство в проектах ГЧП должно, во-первых, играть роль создателя справедливых «правил игры» (законодательную роль⁴), во-вторых — объективного арбитра (контрольно-ревизионную роль), следящего за соблюдением правил каждой из сторон, в-третьих, роль специфического бизнес-партнера⁵, желающего получить различные преференции от сотрудничества с частным бизнесом. Сейчас же российский частный бизнес по причинам, зависящим от государства, играет роль полностью зависимого от него пассивного участника, тогда как подлинно прочное и долгосрочное

⁴ Следует отметить еще одну роль государства, которое оно играет уже вне конкретного проекта ГЧП, — это роль стратега социально-экономического развития страны (стратегическая роль), определяющего сферы, в которых оно хочет увидеть (пригласить) частный бизнес. Для этого далее включается законодательная роль государства, обеспечивающая экономические и прочие механизмы стимуляции.

⁵ Специфика заключается в том, что государство ожидает не финансовый эффект от такого сотрудничества, а в первую очередь социально-экономический, затем — бюджетный эффект (прямые и косвенные бюджетные поступления от реализации инфраструктурного проекта).

партнерство возможно лишь при условии соблюдения равнозначной обоюдной выгоды.

На основании анализа вышеизложенного автор считает возможным дать следующее определение категории «государственно-частное партнерство» при реализации транспортных инфраструктурных проектов, учитывая современную специфику российских условий становления рыночных отношений: «государственно-частное партнерство — это юридически оформленная система взаимоотношений сторон-партнеров, направленная на совместную реализацию инвестиционных проектов, основанная на справедливом распределении необходимых организационных, финансовых, производственных и прочих рисков, и обеспечивающая сторонам приемлемый результат».

Накопленная Всемирным банком (The World Bank) обширная база данных⁶, состоящая из более 4100 проектов, реализованных за период с 1990 по 2007 год в 144 странах с низким и средним уровнем доходов на душу населения (к числу этих стран, по классификации банка, относится и Российская Федерация) [150], дает всестороннюю информацию о мировом опыте реализации инвестиционных инфраструктурных проектов на основе государственно-частного партнерства и обширный материал для обобщения, анализа и заимствования прогрессивного опыта в рассматриваемой области для других стран.

После количественного распределения проектов ГЧП на основе типизации созданных в результате их реализации инфраструктурных объектов картина с транспортной инфраструктурой и инфраструктурой других отраслей экономики выглядит следующим образом (табл. 1).

Как следует из табл. 1, на долю проектов транспортной инфраструктуры, на которой сфокусировано основное внимание в настоящей книге, приходится 1097 проектов или 26,8%⁷ от общего количества реализованных проектов на основе ГЧП, что выво-

⁶ По состоянию на июнь 2009 г.

⁷ Расчеты выполнены автором по материалам табл. 1.

Таблица 1

Классификация проектов ГЧП по отраслям инфраструктуры

| Отрасли | Количество проектов, шт. |
|-----------------------------|--------------------------|
| Энергетика | 1 587 |
| Транспорт | 1 097 |
| Телекоммуникации | 807 |
| Водоснабжение и канализация | 597 |

Источник: [150]

дит транспорт на второе место среди инфраструктурных отраслей после энергетики (1587 проектов, или 38,8%). Данный факт убедительно свидетельствует о широком распространении в мире механизма ГЧП, применяемого при реализации инвестиционных транспортных проектов.

В то же время, как свидетельствуют данные, приведенные в табл. 2, объем инвестиций в проекты транспортной инфраструктуры (210,272 млрд долл., или 16,9% от общего объема инвестиций в инфраструктурные проекты), занимает лишь третью позицию после объемов инвестиций в проекты телекоммуникационной (604,811 млрд долл., или 48,7%) и энергетической (369,939 млрд долл. США, или 29,8%) инфраструктуры.

Таблица 2

Объем инвестиций в проекты ГЧП по отраслям инфраструктуры

| Отрасли | Объем инвестиций, млрд долл. |
|-----------------------------|------------------------------|
| Телекоммуникации | 604,811 |
| Энергетика | 369,939 |
| Транспорт | 210,272 |
| Водоснабжение и канализация | 56,166 |

Источник: [150]

Из этих же данных следует, что средний объем инвестиций, приходящийся на один проект транспортной инфраструктуры, составил 0,192 млрд долл., телекоммуникационной инфраструктуры — 0,749 млрд долл., энергетической — 0,233 млрд долл., а на один

проект в сфере водоснабжения и канализации — 0,094 млрд долл. Результаты расчетов позволяют прийти к выводу⁸ о наибольшей капиталоемкости проектов в телекоммуникационной отрасли, превышающий более чем в три раза значения идущих рядом энергетики и транспорта, далее, опять со значительным отрывом, — водоснабжение и канализация.

Российская Федерация смогла себе позволить реализацию капиталоемких транспортных проектов на основе государственно-частного партнерства совсем недавно — первые шаги были сделаны всего 8 лет назад. Усилия были предприняты государством в двух направлениях: первым успешным направлением — формирование источника бюджетных средств — явился рост российской экономики со средним ежегодным темпом роста ВВП 6,6% [102], вторым — целеустремленная, скоординированная деятельность законодательной и исполнительных ветвей власти за этот же период, приведшая к принятию ряда концептуальных документов (к числу которых, по мнению автора, следует отнести постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой программе “Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)”» [13], Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» [18] и постановление Правительства РФ от 23 ноября 2005 г. № 694 «Об Инвестиционном фонде Российской Федерации» [12]), описывающих принципы отбора, основные критерии, методики оценки инвестиционных проектов, претендующих на получение государственных ассигнований и пр. Существующие темпы роста российской экономики (в рамках первого направления) открыли возможность наполнить соответствующие бюджетные статьи (подготовленные вторым направлением) реальными деньгами — только в Инвестиционном фонде РФ⁹ сейчас сконцентрировано около 200 млрд руб. [128].

⁸ Ввиду отсутствия детальной информации для более корректного сравнения отраслевых показателей данный вывод носит вероятностный характер и может служить лишь ориентиром для дальнейших исследований.

⁹ Инвестиционный фонд Российской Федерации — часть средств федерального бюджета, подлежащая использованию в целях реализации инвестиционных

Таблица 3

Топ-10 стран по количеству реализованных проектов ГЧП

| Страна | Количество проектов, шт. |
|----------------------|--------------------------|
| Китай | 805 |
| Бразилия | 328 |
| Российская Федерация | 310 |
| Индия | 306 |
| Аргентина | 193 |
| Мексика | 176 |
| Колумбия | 132 |
| Чили | 107 |
| Малайзия | 96 |
| Таиланд | 96 |

Источник: [150] (пер. с англ. автора)

Предпринятые усилия позволили России войти в когорту первых 10 стран и занять среди них 3-е место по количеству проектов ГЧП (310 проектов), а по объему инвестиций в эти проекты — 6-е место с 61,530 млрд долл. (табл. 3, 4).

В Российской Федерации основным источником финансирования инвестиционных проектов¹⁰, имеющих общегосударственное значение и осуществляемых на условиях государственно-частного партнерства в транспортных отраслях, является Инвестиционный фонд РФ, поскольку его средства в общем объеме бюджетного фи-

проектов, осуществляемых на принципах государственно-частного партнерства [1].

¹⁰ Инвестиционный проект — это обоснование экономической целесообразности, объема и сроков осуществления капитальных вложений, в том числе необходимая проектная документация, разработанная в соответствии с законодательством Российской Федерации и утвержденными в установленном порядке стандартами (нормами и правилами), а также описание практических действий по осуществлению инвестиций (бизнес-план) [19]. В данной работе термин «инвестиционный проект» применяется с отраслевым атрибутом, исключительно в приложении к инфраструктурным отраслям российской экономики. Поэтому в рамках проводимого исследования понятия «инвестиционный проект» и «инфраструктурный проект» используются автором как синонимы.

нансирования, предусмотренного на реализацию проектов транспортной инфраструктуры¹¹, составляют 83,5%¹².

К настоящему времени государственные ассигнования из Инвестиционного фонда РФ зарезервированы и частично¹³ выделены по следующим статьям¹⁴:

- а) на разработку проектно-сметной документации предусмотрен общий объем инвестиций — 33,9 млрд руб., из которых [8]:
- на автомобильные дороги и искусственные сооружения на них — 21,9 млрд руб. (64,4% от общего объема финансирования по данной статье);
 - остальные средства на комплексные инвестиционные проекты¹⁵;

¹¹ Инвестиционный фонд Российской Федерации не несет на себе отраслевой принадлежности (в данном случае транспортной). Правила его формирования и использования [14] открыты для проектов всех отраслей российской экономики.

¹² Данные вычисления сделаны автором по расчетным объемам расходов на реализацию подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» по статье «Капитальные вложения» [17].

¹³ В соответствии с графиком финансирования, предусмотренного паспортом инвестиционного проекта. Вместе с тем читателю следует принимать во внимание некоторые официальные заявления, существенно повышающие риск недофинансирования проектов, как, например, следующее, появившееся на новостных лентах информационных агентств 13 января с. г.: «12 января 2009 года на заседании президиума Правительства РФ вице-премьер Дмитрий Козак сообщил, что в 2009 году объем средств Инвестфонда сократят вдвое: с запланированных 113 млрд руб. до 64 млрд руб. При этом финансирование получат только проекты, где строительство уже ведется, а реализацию оставшихся заморозят до лучших времен. По словам Дмитрия Козака, средства пойдут на финансирование 15 проектов общегосударственного значения. Правительство РФ продолжит помогать тем проектам, где уже начато строительство и утверждены объемы финансирования (строительство Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, развитие Нижнего Приангарья, создание транспортной инфраструктуры в Читинской области, строительство нефтеперерабатывающих заводов в Нижнекамске и др.). Чиновники считают, что продолжение работ по этим проектам создаст большое количество рабочих мест, что особенно актуально в условиях возрастающей безработицы в стране».

¹⁴ В ценах на 1 января прогнозного года с НДС.

¹⁵ Несколько взаимосвязанных инвестиционных проектов образуют комплексный инвестиционный проект [14].

Таблица 4

Топ-10 стран по объему инвестиций в проекты ГЧП

| Страна | Объем инвестиций, млрд долл. |
|----------------------|------------------------------|
| Бразилия | 196,308 |
| Китай | 99,953 |
| Индия | 96,130 |
| Мексика | 86,126 |
| Аргентина | 78,420 |
| Российская Федерация | 61,530 |
| Малайзия | 50,204 |
| Филиппины | 42,243 |
| Индонезия | 40,676 |
| Турция | 36,851 |

Источник: [150] (пер. с англ. автора)

б) на реализацию инвестиционных проектов предусмотрен общий объем инвестиций — 267,9 млрд руб., из них [9]:

- на автомобильные дороги и искусственные сооружения на них — 117,4 млрд руб. (43,9% от общего объема финансирования по данной статье);
- на железные дороги — 49,3 млрд руб. (18,4% от общего объема финансирования по данной статье);
- остальные средства — на комплексные инвестиционные проекты.

Таким образом, в транспортной инфраструктуре Российской Федерации бюджетное финансирование в наибольшем объеме предусмотрено для проектов государственно-частного партнерства в автодорожной отрасли (автомобильные дороги, искусственные сооружения на них и иное обустройство дорожных объектов) от 43,9 до 64,4% от общего межотраслевого финансирования инфраструктурных проектов. По этой причине автодорожная отрасль является наиболее репрезентативной для проводимого исследования развития государственно-частного партнерства в отраслях транспортной инфраструктуры.

Сравним полученные результаты и выводы с мировыми отраслевыми тенденциями в реализации проектов транспортной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства. По данным Всемирного банка [150], в транспортной отрасли строительство автомобильных дорог занимает первое место как по количеству реализованных проектов (550 объектов), так и по объему инвестиций — 101,627 млрд долл. (табл. 5, 6).

Таблица 5

Классификация проектов транспортной инфраструктуры на основе ГЧП по видам

| Виды проектов транспортной инфраструктуры | Количество проектов, шт. |
|---|--------------------------|
| Автодороги | 546 |
| Морские порты | 325 |
| Аэропорты | 128 |
| Железные дороги | 100 |

Источник: [150] (пер. с англ. автора)

Таблица 6

Объем инвестиций в проекты транспортной инфраструктуры на основе ГЧП по видам

| Виды проектов транспортной инфраструктуры | Объем инвестиций, млрд долл. |
|---|------------------------------|
| Автодороги | 99,754 |
| Морские порты | 41,696 |
| Железные дороги | 38,891 |
| Аэропорты | 30,580 |

Источник: [150] (пер. с англ. автора)

Таким образом, в 144 обследованных странах с низким и средним уровнем доходов на душу населения за период 1990–2007 гг.¹⁶ инвестиционные проекты, связанные с реконструкцией и стро-

¹⁶ Информация базы данных Всемирного банка по инфраструктурным проектам ГЧП приведена по состоянию на июнь 2009 г.

ительством автомобильных дорог на основе ГЧП, являются преимущественными как по количеству проектов, так и по объему инвестиций.

Приведенные данные убедительно свидетельствуют о том, что именно автодорожная область транспортной инфраструктуры является наиболее привлекательной в отношении изучения прогрессивного опыта реализации инвестиционных проектов на основе ГЧП, поэтому в данной монографии основное внимание автора будет обращено именно к этой области транспортной инфраструктуры.

1.2. Особенности государственно-частного партнерства в современных условиях

Создание динамично развивающейся, устойчиво функционирующей и сбалансированной национальной транспортной системы является необходимым условием подъема экономики, обеспечения целостности страны, повышения уровня жизни населения.

Между тем ранее развитие транспортной системы осуществлялось в соответствии с отдельными целевыми федеральными и ведомственными программами, ориентированными в основном на федеральный бюджет, разработанными без увязки как друг с другом, так и с возможностью их обеспечения всеми необходимыми производственными ресурсами.

Вследствие этого в транспортной отрасли накопилось много нерешенных проблем, ставших тормозом в осуществлении национальных целевых программ социально-экономического развития государства на долгосрочную перспективу.

Понимая, что «...наиболее эффективно проблема модернизации транспортной системы может быть решена только при условии рассмотрения всех видов транспорта общего пользования как составных частей единой транспортной системы и определения необходимых мер по их развитию на основе единой методики и общих исходных данных» [17], Правительством Российской Федерации была разработана и принята Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» (ФЦП) [13].

Основной целью данной программы является повышение сбалансированности, эффективности и безопасности функционирования транспортной системы, обеспечивающей жизненно важ-

ные национальные интересы страны, а ее основными задачами являются [17]: совершенствование и развитие опорной транспортной сети, повышение конкурентной способности транспортной системы России и реализация ее транзитного потенциала, обеспечение гарантированной доступности транспортных услуг для населения и организаций.

Общий объем финансирования мероприятий ФЦП составляет 4598,2 млрд руб. в ценах соответствующих лет [17]. Расходы за счет средств федерального бюджета предусматриваются в размере 1345,1 млрд руб., расходы за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации — 1294,4 млрд руб., расходы за счет средств внебюджетных источников — 1958,6 млрд руб. Кроме того, предусматриваются расходы за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации в размере 80,9 млрд руб. Размер расходов на реализацию программы за счет этих средств определяется по результатам конкурсного отбора инвестиционных проектов в соответствии с Правилами формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации [11].

Включенные в ФЦП мероприятия сгруппированы в подпрограммы по отраслевому признаку с учетом их функциональной однородности и взаимосвязанности, а также рационального управления реализацией данной программы. ФЦП включает в себя 6 подпрограмм, 5 из которых сформированы по отраслевому принципу: «Автомобильные дороги», «Внутренние водные пути», «Гражданская авиация», «Железнодорожный транспорт» и «Морской транспорт», лишь подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» — по функциональному принципу и направлена на решение проблем, особенно актуальных для транспортной отрасли и предусматривает реализацию масштабных инвестиционных проектов на условиях государственно-частного партнерства.

Именно поэтому далее в настоящей работе основное внимание обращено на исследовании особенностей финансирования указанных инвестиционных проектов в рамках подпрограммы «Развитие

экспорта транспортных услуг», предусматривающей реализацию комплексных инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнерства. Естественно, что реализация инвестиционных, инновационных и организационно-правовых мероприятий, связанных с этой подпрограммой, потребует, помимо существенных инвестиционных ресурсов, принятия дополнительных организационных мер по обеспечению высокой степени координации действий всех сторон-участниц по претворению ее в жизнь, способствующих рационализации и повышению эффективности использования выделяемых на эти цели средств.

В частности, для решения задачи повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров на территории России, рассматриваемой подпрограммой предусмотрено осуществление следующих крупных транспортных проектов [17]:

- а) строительство высокоскоростной автомагистрали Москва — Санкт-Петербург с последующей ее эксплуатацией на платной основе. Цель проекта — обеспечение качественно более высокого уровня обслуживания пользователей дороги на основе создания современной инфраструктуры и применения современных информационных технологий. Реализация проекта позволит существенно снизить транспортные издержки, повысить безопасность движения, уменьшить отрицательное воздействие транспорта на окружающую среду в районах ее прохождения: г. Москвы, Санкт-Петербурга, Твери и Великого Новгорода, а также особо охраняемых природных территорий, расположенных вблизи данной магистрали. Финансирование строительства предполагается осуществить за счет средств федерального бюджета и частных инвесторов на условиях государственно-частного партнерства;
- б) развитие Московского транспортного узла, включающее:
 - сооружение соединительной автомагистрали от Московской кольцевой автомобильной дороги (в районе транспортной развязки с Молодогвардейской улицей)

до автомагистрали М-1 «Беларусь» (1-я очередь) с продолжением до Центральной кольцевой автомобильной дороги (2-я очередь) в Московской области;

- строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги и создание современной транспортно-логистической инфраструктуры московского региона.

Цель проектов — ликвидация «узких» мест на основном направлении транзитных потоков, повышение качества транспортного обслуживания г. Москвы и ближнего Подмосковья, ликвидация перегрузки на сети магистральных дорог вблизи Московского автодорожного узла за счет перераспределения потоков движения. Финансирование строительства предполагается осуществить за счет средств федерального бюджета, бюджета Московской области и средств частных инвесторов на условиях государственно-частного партнерства;

- в) развитие Санкт-Петербургского транспортного узла. Транспортно-коммуникационные системы северо-западной ветви панъевропейского транспортного коридора №9 являются главными соединительными звеньями между Российской Федерацией и Европейским союзом. Активность функционирования этого транспортного коридора в большой степени определяется развитием транзитных перевозок, проходящих через г. Санкт-Петербург. Развитие Санкт-Петербургского транспортного узла включает строительство скоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург — Буловская (часть магистрали Санкт-Петербург — Хельсинки) и транспортно-логистических комплексов в районе г. Санкт-Петербурга и в Ленинградской области. Цель проектов — ускорение доставки транзитных грузов, существенное снижение транспортных издержек, улучшение условий движения транспорта, следующего по направлению международного транспортного коридора «Север — Юг» и панъевропейского транспортного коридора №9. В качестве

примера реализации альтернативного маршрута с целью достижения европейского уровня качества транспортных услуг является создание автодорожного маршрута Казань — Оренбург — граница Республики Казахстан.

Реализация включенных в подпрограмму транспортных проектов является весьма трудо-, капиталоемкими задачами, реализация которых возможна лишь при комплексной системе их финансирования посредством государственной поддержки, предполагающей финансирование как непосредственно из федерального, региональных и местных бюджетов, так и других государственных источников, и в первую очередь из Инвестиционного фонда Российской Федерации, а также, и в большей части, за счет привлечения средств частных инвесторов и собственных средств транспортных и других предприятий.

Транспортные проекты, включенные в данную подпрограмму, соответствуют необходимым условиям такого финансирования: они направлены на выполнение приоритетной национальной социально-экономической программы — вывода транспортного комплекса страны из глубокого системного кризиса, а потому их реализация и возможна только на условиях государственно-частного партнерства, т. е. совместного участия государства и частного сектора как одного из главнейших потребителей транспортных услуг. В табл. 7 приведена предполагаемая разработчиками подпрограммы структура источников финансирования по ее реализации.

Таблица 7

**Расчетные объемы расходов на реализацию подпрограммы
«Развитие экспорта транспортных услуг» Федеральной целевой программы
«Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)»
по статье «Капитальные вложения»**

| Источники финансирования | 2006–2010 годы, всего, млн руб. | В том числе по годам, млн руб. (в ценах соответствующих лет) | | | | |
|--------------------------|---------------------------------|--|------|--------|--------|------|
| | | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Всего, в том числе: | 148 500 | 500 | 730 | 58 940 | 88 330 | — |
| федеральный бюджет | 3 700 | 500 | 730 | 1 440 | 1 030 | — |

Окончание табл. 7

| Источники финансирования | 2006–2010 годы, всего, млн руб. | В том числе по годам, млн руб. (в ценах соответствующих лет) | | | | |
|--|---------------------------------|--|------|--------|--------|------|
| | | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| бюджеты субъектов Российской Федерации | 12 300 | — | — | 5 300 | 7000 | — |
| внебюджетные средства | 132 500 | — | — | 52 200 | 80 300 | — |
| Инвестиционный фонд Российской Федерации | 80 900 | — | — | 43 200 | 37 700 | — |

Источник: [17]

Как видно из данных табл. 7, средства Инвестиционного фонда Российской Федерации в общем объеме бюджетного финансирования составляют 83,5%¹⁷, что означает, что разработчики подпрограммы возлагают решающую роль в финансировании ее выполнения на Инвестиционный фонд Российской Федерации, с которой, на взгляд автора, ему будет трудно справиться (причины были рассмотрены ранее). Поэтому в настоящее время очень важной является разработка научно обоснованных принципов и норм распределения бремени затрат на решение исключительно важной для России проблемы формирования эффективной материально-технической базы единого транспортного комплекса страны с минимально возможными суммарными общественными издержками на эти цели, чему и посвящает свое исследование автор.

Бюджетные ассигнования Инвестфонда РФ предоставляются для [14]: реализации проектов, направленных на социально-экономическое развитие Российской Федерации в части создания и/или развития инфраструктуры (в том числе социальной), реализации инновационных проектов, создания и/или реконструкции объектов, планируемых к реализации в рамках концессионных

¹⁷ Расчеты выполнены автором по материалам табл. 7.

соглашений, финансирования подготовки и проведения конкурсов на право заключения концессионного соглашения, а также для реализации региональных инвестиционных проектов.

Бюджетные ассигнования Инвестиционного фонда РФ могут предоставляться в форме [14]:

- а) осуществления бюджетных инвестиций в объекты капитального строительства государственной собственности Российской Федерации, включая финансирование разработки проектной документации на объекты капитального строительства, подготовки и проведения конкурсов на право заключения концессионного соглашения, в том числе подготовки конкурсной документации, а также финансирование работ по подготовке территории строительства, включая выкуп земельных участков;
- б) предоставления субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование объектов капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации, бюджетные инвестиции в которые осуществляются из бюджетов субъектов Российской Федерации, или на предоставление соответствующих субсидий из бюджетов субъектов Российской Федерации местным бюджетам на софинансирование объектов капитального строительства муниципальной собственности, бюджетные инвестиции в которые осуществляются из местных бюджетов;
- в) предоставления субсидий на софинансирование разработки проектной документации на объекты капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации, предполагаемых к реализации в рамках концессионных соглашений, или предоставления соответствующих субсидий из бюджетов субъектов Российской Федерации на софинансирование разработки проектной документации на объекты капитального строительства муниципальной собственности, предполагаемых к реализации в рамках концессионных соглашений;
- г) направления бюджетных ассигнований в уставные капиталы открытых акционерных обществ, в том числе путем участия в их учреждении;

- д) предоставления государственных гарантий Российской Федерации в обеспечение исполнения обязательств в части возврата основного долга по займам и кредитам коммерческих организаций, осуществляемым в форме кредита, привлекаемого в кредитных организациях;
- е) направления в инвестиционные фонды, создаваемые в субъектах Российской Федерации.

Современная российская практика выбора наиболее рационального и экономически эффективного из возможных альтернативных вариантов решения конкретных транспортных задач базируется на следующих критериях [14]: наличие инвестора, подтвердившего готовность к участию в проекте (за исключением концессионного проекта), ожидаемый эффект по инновационному развитию экономики в связи с реализацией инновационных проектов, соответствие решаемой задачи при реализации проекта целям социально-экономического развития Российской Федерации и государственного инвестирования на среднесрочную перспективу, а также отраслевым стратегиям развития, утвержденным Правительством Российской Федерации, достижение положительных социальных эффектов, связанных с реализацией проекта, обоснование невозможности реализации проекта без участия государственных бюджетных ассигнований и другие.

Проекты, преодолевшие отбор на основе приведенных критериев, подлежат дальнейшей оценке и отбору на основе экономических критериев: финансовой, бюджетной и экономической эффективности (количественные критерии). Этот этап отбора лучшего из оставшихся альтернативных вариантов осуществляется на основе «Методики расчета показателей и применения критериев эффективности региональных¹⁸ инвестиционных про-

¹⁸ Использование термина «региональный» в данном контексте, по мнению автора, является спорным, поскольку данная методика [7] является единственной и применяется для оценки эффективности всех инвестиционных проектов государственно-частного партнерства, а не только региональных. Поэтому дальнейшее рассмотрение и анализ критериев оценки инвестиционных проектов не учитывает региональные особенности, а термины «региональный

ектов» [7], которая устанавливает общие требования к расчету количественных показателей эффективности инвестиционных проектов.

К критериям эффективности региональных инвестиционных проектов, претендующих на получение бюджетных ассигнований, относятся [7]:

- а) соответствие регионального инвестиционного проекта стратегии социально-экономического развития субъекта Российской Федерации.

Оценка соответствия регионального инвестиционного проекта стратегии социально-экономического развития субъекта Российской Федерации осуществляется в части:

- соответствия проекта приоритетным направлениям развития субъекта Российской Федерации, определенным в стратегии социально-экономического развития субъекта Российской Федерации;
- соответствия целей и ожидаемых результатов реализации проекта количественным и качественным целевым индикаторам и планируемым результатам реализации стратегии социально-экономического развития субъекта Российской Федерации;

- б) наличие положительных социальных эффектов, связанных с реализацией регионального инвестиционного проекта.

Значения показателей, необходимых для оценки социальных эффектов, указанных в настоящем пункте, должны быть подтверждены соответствующими расчетами и обоснованиями и основываться на данных государственной статистической отчетности;

- в) невозможность реализации регионального инвестиционного проекта без государственной поддержки, подтверждаемая одновременным выполнением следующих условий:

инвестиционный проект» и «инвестиционный проект» применяются взаимозаменяемо.

- необходимость создания и/или реконструкции в рамках реализации регионального инвестиционного проекта объектов, которые в соответствии с федеральными законами находятся в государственной собственности субъекта Российской Федерации или муниципальной собственности;
- отрицательное значение чистой приведенной стоимости регионального инвестиционного проекта, рассчитанной без учета использования государственной поддержки;
- невозможность привлечения заемных финансовых ресурсов ввиду длительного срока окупаемости регионального инвестиционного проекта;

г) соответствие сметной стоимости региональных инвестиционных проектов минимальной стоимости регионального инвестиционного проекта.

Соответствие сметной стоимости региональных инвестиционных проектов минимальной стоимости регионального инвестиционного проекта (500 млн руб.) определяется на основании данных технико-экономического обоснования регионального инвестиционного проекта, подтвержденных сводным заключением государственной экспертизы на проектную документацию по инвестиционному проекту;

д) соответствие объема финансирования регионального инвестиционного проекта за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации минимальному уровню такого финансирования проекта;

е) соответствие региональных инвестиционных проектов критериям финансовой и бюджетной эффективности регионального инвестиционного проекта.

Не умаляя важности всех приведенных критериев, автор считает, что последний критерий — соответствие региональных инвестиционных проектов критериям финансовой и бюджетной эффективности регионального инвестиционного проекта — является

важнейшим для формирования баланса интересов государства и частного сектора, что является необходимым элементом успешной реализации проектов государственно-частного партнерства.

Однако следует учитывать, что с точки зрения соблюдения баланса интересов партнеров, подготовка финансовых обоснований (бизнес-планов) на основании рассматриваемой методики является лишь квалификационным отбором с целью обоснования необходимости участия Инвестиционного фонда РФ в финансировании рассматриваемого объекта, тогда как условия непосредственной реализации проекта определяются по итогам объявляемого конкурса.

Для инвестиционных транспортных проектов, планируемых к реализации (стадия разработки проектной документации) в России, применяются открытые конкурсы на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе, например, автомобильной дороги, искусственных сооружений на них и иное обустройство дорожных объектов. Поэтому далее автором будут рассмотрены не только критерии финансовой и бюджетной эффективности регионального инвестиционного проекта, рассчитанных на основании указанной выше методики, но также и их эволюция в критерии оценки предложений участников концессионных конкурсов и их параметры, регламентируемые Федеральным законом от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» [18] и другими подзаконными актами.

Оценка финансовой эффективности осуществляется на основе построения финансовой модели инвестиционного проекта и расчета основных критериев¹⁹, методика расчета которых рассмотрена ниже.

Критерий чистой приведенной стоимости (*Net Present Value, NPV*), у которого под чистой приведенной стоимостью инвестиционного проекта понимаются приведенные к моменту времени 0 с использованием средневзвешенной стоимости капитала прогнозные размеры свободных денежных потоков инвестиционного

¹⁹ Полный перечень критериев и порядок расчета приведен в [7].

проекта в период $(0, T)$ и прав собственности на бизнес на момент времени T .

Применение критерия основано на расчете показателя NPV по формуле 1 [7]:

$$NPV = FCF_0 + \sum_{t=1}^T \frac{FCF_t}{\prod_{i=1}^t (1 + WACC_i)} + \frac{V_T}{\prod_{i=1}^T (1 + WACC_i)}, \quad (1)$$

где:

FCF_t — свободный денежный поток в периоде t ;

FCF_0 — свободный денежный поток на начало реализации инвестиционного проекта;

$WACC_t$ — средневзвешенная требуемая доходность капитала, инвестированного в инвестиционный проект, на начало периода t , в годовом исчислении;

V_T — оценка стоимости активов, созданных в ходе осуществления инвестиционного проекта на момент времени T ;

T — момент времени, ограничивающий срок прямого прогнозирования свободных денежных потоков инвестиционного проекта.

Применение критерия внутренней нормы доходности (*Internal Rate of Return, IRR*) основано на расчете показателя IRR (с учетом использования государственной поддержки), удовлетворяющего уравнению 2 [7]:

$$NPV(IRR) = 0 \Leftrightarrow FCF_0 + \sum_{t=1}^T \frac{FCF_t}{(1 + IRR)^t} + \frac{V_T}{(1 + IRR)^T} = 0. \quad (2)$$

Средневзвешенная требуемая доходность капитала, инвестированного в инвестиционный проект, на начало периода t , — $WACC_t$, — рассчитывается следующим образом (формула 3 [7]):

$$WACC_t = r_e^t \times \frac{E_t}{D_t + E_t} + r_d^t \times \frac{D_t}{D_t + E_t}, \quad (3)$$

где:

r_e^t — средневзвешенная стоимость собственного капитала инвестиционного проекта²⁰ на начало периода t ;

²⁰ Собственный капитал регионального инвестиционного проекта включает в себя средства Инвестиционного фонда РФ.

r_d^t — средневзвешенная стоимость заемных источников капитала инвестиционного проекта на начало периода t ;
 E_t — величина собственного капитала на начало периода t ;
 D_t — величина заемных источников капитала на начало периода t .

Срок прямого прогнозирования денежных потоков инвестиционного проекта (прогнозный период) принимается равным длительности государственного долгосрочного прогнозирования (10 лет).

Оценка стоимости активов, созданных в ходе осуществления инвестиционного проекта на момент времени T , выражается в оценке стоимости прав собственности на бизнес в момент T . Достоверность оценки будущей рыночной стоимости указанных прав на момент времени T подтверждается заключением инвестиционного консультанта.

Инвестиционный проект признается соответствующим критерию финансовой эффективности в случае, если подтвержденное значение показателя чистой приведенной стоимости инвестиционного проекта, рассчитанного с учетом использования государственной поддержки, положительно и внутренняя норма доходности, рассчитанная с учетом использования государственной поддержки, превышает средневзвешенную стоимость капитала инвестиционного проекта за период $(1...T)$ по формуле 4 [7]:

$$\overline{WACC}_T = \frac{\sum_{t=1}^T WACC_t \times (E_t + D_t)}{\sum_{t=1}^T (E_t + D_t)}. \quad (4)$$

Наряду с показателями чистой приведенной стоимости инвестиционного проекта и внутренней нормы доходности также рассчитываются период окупаемости и удельная финансовая эффективность инвестиционного проекта.

Предельные значения по периоду окупаемости инвестиционного проекта и его удельной финансовой эффективности не устанавливаются, и данные показатели носят справочный характер.

Выше приведены основные²¹ формулы, используемые для расчета финансовой эффективности инвестиционного проекта, претендующего на получение бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда РФ. Результаты²² их практического применения по 14 пусковым комплексам²³ автомобильных дорог, являющихся итогом обобщения ряда реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности, претендующих на получение средств Инвестиционного фонда РФ и реализуемых на основе концессионных соглашений, приведены в главе 3.

Бюджетная эффективность инвестиционного проекта оценивается путем сопоставления объема государственных инвестиций в инвестиционный проект и всей совокупности доходов федерального бюджета, а также возникающих благодаря реализации инвестиционного проекта экономий в расходах федерального бюджета. В случае предоставления за счет средств ИФ РФ государственной поддержки в форме государственных гарантий в качестве оттоков средств фонда учитываются платежи по исполнению государственной гарантии, исходя из выполненного ею обязательства.

Дисконтированный бюджетный денежный поток, генерируемый инвестиционным проектом в период $t(BCF)$, определяется по формуле 5 [7]:

$$BCF = \frac{TCF_t^{direct} + TCF_t^{indirect} + EBE_t + NonTaxRev_t}{(1 + \bar{r})^t}, \quad (5)$$

где:

TCF_t^{direct} — прямой налоговый денежный поток периода t — обусловленные реализацией инвестиционного проекта налоговые поступления в федеральный бюджет в течение периода t напрямую от бизнеса инвестиционного проекта. Оценка данного

²¹ Полный перечень критериев и порядок расчета приведен в [7].

²² По причине коммерческой ценности данных проектов используемые в работе значения изменены с сохранением тренда.

²³ Пусковой комплекс — участок автомобильной дороги, имеющий самостоятельное транспортно-эксплуатационное значение, в отношении которого концессионным соглашением могут предусматриваться отличные от других пусковых комплексов сроки ввода в эксплуатацию и который может регистрироваться в качестве отдельного объекта недвижимости.

показателя производится на основе данных производственной программы инвестиционного проекта, прогнозной структуры активов бизнеса, проекта инвестиционного и действующего налогового законодательства, а также действующих на момент расчета нормативов отчислений налоговых доходов в федеральный бюджет;

$TCF_t^{indirect}$ — косвенный налоговый денежный поток периода t — обусловленные реализацией инвестиционного проекта налоговые поступления в федеральный бюджет в течение периода t от экономических агентов, не являющихся инвесторами или участниками инвестиционного проекта. Оценка данного показателя производится с использованием данных об объемах макроэкономических эффектов, полученных при расчете экономической эффективности инвестиционного проекта и действующего налогового законодательства, а также действующих на момент расчета нормативов отчислений налоговых доходов в федеральный бюджет;

EBE_t — экономия расходов федерального бюджета, возникающая в периоде t в результате реализации инвестиционного проекта. Данная величина складывается из расходов, запланированных в федеральном бюджете, необходимость осуществления которых отпадет в случае реализации инвестиционного проекта. Оценка экономии расходов федерального бюджета производится на период бюджетного планирования (три года) на основе данных инвестиционной и производственной программ инвестиционного проекта и одобренного Правительством Российской Федерации перспективного финансового плана. В случае, если реализация инвестиционного проекта повлечет дополнительные расходы федерального бюджета, не покрываемые за счет средств ИФ РФ, данный показатель уменьшается на величину дополнительных расходов. В случае, если реализация инвестиционного проекта не повлечет ни дополнительных расходов, ни экономии расходов федерального бюджета, показатель EBE_t — принимается равным нулю;

$NonTaxRev_t$ — доходы от использования федерального имущества, создаваемого в ходе реализации инвестиционного проекта. Данный показатель рассчитывается в зависимости от формы государственной поддержки следующим образом:

- при государственной поддержке в форме софинансирования — как сумма доходов федерального бюджета от эксплуатации создаваемых в рамках инвестиционного проекта объектов инфраструктуры в периоде t ;
- при государственной поддержке в форме направления средств в уставные капиталы юридических лиц — как сумма дивидендов по акциям оператора инвестиционного проекта, находящимся в собственности государства, в периоде t .

При государственной поддержке в форме предоставления государственных гарантий показатель $NonTaxRev_t$ в расчете BCF_t не учитывается (принимается равным нулю);

\bar{r} — требуемая доходность на вложение капитала из ИФ РФ. Значение показателя \bar{r} ежегодно устанавливается Минфином России по согласованию с Минэкономразвития России, исходя из доходности средств Стабилизационного фонда Российской Федерации, рассчитанной Минфином России в установленном порядке.

В качестве показателя бюджетной эффективности используется индекс бюджетной эффективности PI_B , рассчитываемый по формуле 6 [7]:

$$PI_B = \frac{\sum_{t=1}^T BCF_t}{Inv^{IF}}, \quad (6)$$

где:

Inv^{IF} — объем государственной поддержки за счет средств ИФ РФ (в том числе предоставление государственных гарантий).

Инвестиционный проект признается соответствующим критерию бюджетной эффективности в случае, если подтвержденное значение индекса бюджетной эффективности PI_B превышает 1 [7].

При предоставлении государственной поддержки в форме направления средств в уставные капиталы юридических лиц и в форме софинансирования инвестиционный проект также должен обеспечить государству требуемую доходность на вложение капитала из средств ИФ РФ \bar{r} [7].

Автору хотелось бы отметить, что в существующем виде, когда господдержка оказывается всем проектам, у которых $PI_B > 1$, возможность прозрачной конкурентной борьбы по данному критерию среди проектов (и частных инвесторов-инициаторов) за бюджетные средства отсутствует. Причина в том, что дальнейший отбор проектов совершенно непрозрачен с точки зрения используемых принципов, подходов и критериев экспертных советов профильных федеральных министерств, инвестиционной комиссии Минрегиона РФ, Правительственной комиссии и т. п.

Кроме того, в случаях, когда потребность в прямой финансовой государственной поддержке проекта устремляется к нулю, а, по мнению автора, это цель, к которой нужно стремиться в недалеком будущем, данный критерий (PI_B) начинает терять всякий смысл, а ведь именно по нему государство оценивает бюджетную эффективность того или иного инвестиционного проекта.

Все вышесказанное ведет к необходимости наличия критерия оценки эффективности проекта и, соответственно, частного инвестора-партнера, с точки зрения генерации последним относительного бюджетного денежного потока, *вне зависимости от объема предоставленной господдержки*. Такой критерий, по мнению автора, следует использовать в первую очередь при оценке предложений участников соответствующих конкурсов по реализации инвестиционных проектов (поскольку «ячейки» настоящей методики достаточно крупные и не оказывают существенного влияния на отсеивание проектов, а конкурс влияет значительно на данный процесс), затем — введя дополнительный критерий и в саму методику.

Понимая актуальность совершенствования процесса отбора проектов для нашего государства, автор часть своего исследования посвятил данной проблеме (см. раздел 3.2).

Формулы, используемые для расчета финансовой эффективности инвестиционного проекта, не исчерпываются рассмотренным выше перечнем²⁴. Результаты²⁵ их практического применения по 14 пусковым комплексам автомобильных дорог, являющихся результатом обобщения ряда реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности, изложены в главе 3.

Используемые критерии оценки инвестиционных проектов, приведенные в методике и рассмотренные выше, даны для пояснения условий необходимого выбора разработчиков финансовых обоснований (бизнес-планов) проектов, претендующих на получение бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда РФ. Речь идет о выборе одного из приемлемых сценариев реализации инвестиционного проекта (Базовый сценарий), характеристики которого в дорожных проектах обычно следующие²⁶:

- коэффициент выгоды;
- срок операционной концессии;
- структура капитала;
- требуемый объем государственной поддержки в номинальном выражении.

Выбор Базового сценария зачастую основывается на следующих ограничениях²⁷:

- а) удовлетворительные показатели финансовой эффективности (чистая приведенная стоимость денежных потоков акционеров не менее нуля, внутренняя норма доходности не ниже эффективной ставки дисконтирования, дисконтированный период окупаемости находится в пределах срока операционной концессии, индекс прибыльности не менее единицы);

²⁴ Полный перечень критериев и порядок расчета приведен в [7].

²⁵ По причине коммерческой ценности данных проектов используемые в работе значения изменены с сохранением тренда.

²⁶ Результат авторского обобщения 14 реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности.

²⁷ Результат авторского обобщения 14 реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности.

- б) доля государственных субсидий в общем объеме расходов на строительство составляет приблизительно 50%;
- в) коэффициенты покрытия выплат по кредитам соответствуют стандартным требованиям банков. Наиболее трудновыполнимым среди коэффициентов покрытия является коэффициент покрытия кредитных выплат, который должен составлять не менее 1,3;
- г) срок операционной концессии обеспечивает оптимальное значение бюджетной эффективности проекта.

Реализация Базового сценария должна позволить достичь условий, необходимых для успешной реализации проекта, обеспечивая удовлетворительные значения показателей эффективности инвестиций в акционерный капитал при объеме финансирования проекта государством на расчетном уровне от общих затрат в ценах соответствующего периода и выполнении банковских требований к коэффициентам покрытия. Уровень бюджетной эффективности при реализации данного сценария составляет расчетную величину.

Понятно, что отсутствие единой методики выбора Базового сценария дает простор для «творчества» разработчиков, и оптимален ли сделанный ими выбор, каковы эти критерии оптимальности — большой вопрос. А ведь от этого зависит эффективность использования как средств частных инвесторов, так и государственных бюджетных ассигнований. Тем более что государство проводит формальный квалификационный отбор проектов на предмет попадания их показателей эффективности в допустимый интервал, а вопрос о какой-либо оптимальности не поднимается вообще. Кроме того, фиксация срока действия концессионного договора в конкурсной документации (см. раздел 3.2) ведет к фиксации срока операционной концессии в Базовом сценарии, что снижает эффективность проекта для государства и порождает спекулятивное настроение у частных инвесторов — участников конкурсов.

1.3. Модели государственно-частного партнерства

Поскольку государственно-частное партнерство используется с целью обеспечить финансирование, проектирование, строительство и эксплуатацию объектов инфраструктуры для оказания традиционных государственных услуг, повышения качества жизни населения и позитивного воздействия на экономическое развитие страны, рассмотрим ключевые особенности такого партнерства. В качестве таковых эксперты выделяют [91]:

- долгосрочность периода предоставления услуг (иногда сроком до 75 лет [135]);
- передача рисков частному сектору;
- многообразии форм долгосрочных контрактов, заключаемых юридическими лицами с государственными и муниципальными структурами.

Поскольку все рассматриваемые выше ключевые особенности являются вариативными, то воспользуемся понятием «модели»²⁸ реализации инвестиционного проекта на основе государственно-частного партнерства, включающего в себя эти характеристики. Следует отметить, что модели ГЧП зачастую имеют отраслевые или сегментарные особенности, отражающие разного рода потребности государства в развитии инфраструктуры.

Современная практика убедительно показывает, что наиболее важной особенностью ГЧП, а следовательно, и его наиболее рас-

²⁸ Понятие «модель» еще не является устоявшимся для категоризации ГЧП, поэтому кроме собственно данного понятия [120, 141, 154], в литературе широко используются синонимы вида: «форма» [63, 64, 143], «тип» [79], «подход» [151], «схема» [58] и пр.

пространенных моделей является проблема распределения рисков (долгосрочность периода предоставления услуг определяется не желанием государства, а необходимостью для частного сектора вернуть свои инвестиции; многообразие форм контрактов лишь юридически закрепляет обязательства сторон, которые напрямую связаны с распределением ответственности и рисков) между сторонами — участниками партнерства.

Поэтому для лучшего понимания особенностей основных наиболее широко применяемых сейчас на практике моделей ГЧП рассмотрим основные виды характерных рисков, подлежащих обязательному учету при реализации инфраструктурных проектов [154]. К ним прежде всего следует отнести следующие:

- а) строительные риски, которые непосредственно связаны с этапами проектирования и строительства инфраструктурных объектов: риски нечеткого описания границ проекта (объемов строительства), риски перерасхода средств, риски задержки ввода объекта в эксплуатацию;
- б) финансовые риски, связанные с изменением банковских процентных ставок или валютных курсов, цен на материально-энергетические ресурсы и с другими факторами, которые могут повлиять на изменение стоимости проекта в процессе его реализации, и др.;
- в) риски, связанные с невыполнением контрактных обязательств (спецификации) по критериям производительности или эксплуатационной готовности, т. е. неспособностью удовлетворять стандартам качества или обеспечения непрерывности предоставления услуг;
- г) риски спроса, обусловленные неточностью в прогнозировании рынка;
- д) риски остаточной стоимости, связанные с будущей рыночной²⁹ стоимостью активов; эта категория рисков особенно ак-

²⁹ В Российской Федерации активы передаются государству по остаточной балансовой стоимости, рыночная капитализация объекта к данному процессу отношения не имеет.

туальна, если активы должны быть возвращены государству по истечении срока контракта и ряд других рисков.

В настоящем исследовании не ставится цель проводить глубокий анализ природы указанных рисков, принципов их классификации или методов управления ими. Их перечень дан исключительно с целью более глубокого понимания различий и особенностей моделей ГЧП, во многом обусловленных характером распределения рисков между государством и частным сектором как одной из важнейших характеристик таких моделей.

Принятая Всемирным банком практика [150] кроме классификации наиболее распространенных моделей ГЧП при реализации инфраструктурных проектов характеризует еще и основные принципы распределения рисков между государством и частным сектором, а также дифференцирует их по следующим четырем категориям:

а) «Контракты на управление и аренду» (Management and Lease Contracts) — модель ГЧП, когда частная компания берет на себя управление государственным инфраструктурным объектом на фиксированный период времени. При этом право собственности и обязанность финансирования остаются у государства. В данную группу попадают следующие разновидности данной модели:

- «Контракт на управление» (MC — Management Contract) — государство оплачивает частной компании ее расходы по управлению своими активами (в настоящем исследовании — инфраструктурными объектами); за эксплуатационные риски несет ответственность государство;
- «Договор аренды» (LC — Lease Contract) — государство предоставляет свое имущество (инфраструктурные объекты) в аренду частному оператору на возмездной основе; эксплуатационные риски частная компания берет на себя;

б) «Концессии» (Concessions) — модель ГЧП, когда частный сектор принимает на себя управление принадлежащей государству собственностью (инфраструктурным объектом) и значительные инвестиционные риски в течение определенного периода. К данной группе относятся следующие разновидности модели:

- «Восстановление (реконструкция), эксплуатация и передача» (ROT — Rehabilitate, Operate, and Transfer) — частный инвестор восстанавливает (реконструирует) существующий объект, затем осуществляет его эксплуатацию на протяжении установленного договорного срока, принимая на себя связанные с этим риски, а затем возвращает объект государству;
- «Восстановление, аренда и передача» (RLT — Rehabilitate, Lease or Rent, and Transfer) — частный инвестор восстанавливает (реконструирует) существующий объект, затем арендует или берет его у государственного собственника в лизинг на оговоренный в контракте период времени, принимая на себя все связанные с этим риски, а затем возвращает его государству;
- «Строительство, восстановление (реконструкция), управление и передача» (BROT — Build, Rehabilitate, Operate, and Transfer) — частная компания осуществляет новое строительство (реконструкцию) инфраструктурного объекта, затем эксплуатирует его в течение периода действия контракта, принимая на себя все связанные с этим риски, а затем возвращает его государству;

в) «Проекты “с чистого листа”» (Greenfield Projects) — частная компания или совместное государственно-частное предприятие осуществляет строительство и эксплуатацию нового инфраструктурного объекта в течение периода контракта, по истечении которого объект может быть возвращен государству. К данной группе относятся следующие разновидности модели:

- «Строительство, аренда и передача» (BLT — Build, Lease, and Transfer) — частный инвестор осуществляет строительство нового инфраструктурного объекта, принимая на себя собственные риски, передает готовый объект в собственность государству, затем арендует и эксплуатирует его, принимая на себя все риски до окончания срока аренды. Государство обычно обеспечивает частной компании гарантию минимального дохода через выкуп услуг инфраструктурных объектов на длительный период («take-or-pay contracts») или компенсацию минимального трафика;
- «Строительство, эксплуатация и передача» (BOT — Build, Operate, and Transfer) — частный инвестор осуществляет строительство и эксплуатацию нового инфраструктурного объекта, принимая на себя риски, затем передает его государству по окончании срока действия контракта. Частный инвестор может иметь право собственности на созданные объекты в течение контрактного периода. Государство обычно обеспечивает частной компании гарантию минимального дохода через выкуп услуг инфраструктурных объектов на длительный период («take-or-pay contracts») или компенсацию минимального трафика;
- «Строительство, владение и эксплуатация» (BOO — Build, Own, and Operate) — частный инвестор осуществляет строительство, владение и эксплуатацию нового инфраструктурного объекта, принимая на себя все риски. Государство обычно обеспечивает частной компании гарантию минимального дохода через выкуп услуг инфраструктурных объектов на длительный период («take-or-pay contracts») или компенсацию минимального трафика;
- «Коммерсант» (Merchant) — частный инвестор осуществляет строительство нового инфраструктурного объекта, выиграв конкурс на свободном конкурентном

аукционе, по условиям которого государство не предоставляет гарантию дохода частному инвестору. Частная компания принимает на себя все строительные, эксплуатационные и прочие риски по проекту;

- «Аренда» (Rental) — частный инвестор осуществляет строительство, владение и эксплуатацию нового инфраструктурного объекта, принимая на себя все риски, а затем передает его в аренду государству, обычно на период от 1 года до 15 лет. Государство обычно обеспечивает частному партнеру гарантию минимального дохода через выкуп услуг инфраструктурных объектов на короткий период («short-term purchase agreements»);

г) «Передача активов» (Divestitures) — частная компания покупает пакет акций государственного предприятия, владеющего инфраструктурным объектом, через публичную продажу активов, программы приватизации и другие механизмы. В данную группу входят следующие модели:

- «Полная» (Full) — государство передает 100% пакет акций государственного предприятия частной компании;
- «Частичная» (Partial) — государство передает некоторый пакет акций государственного предприятия частной компании. Это может подразумевать передачу управления инфраструктурным объектом частной компании.

По методологии Всемирного банка [150] инфраструктурный проект может рассматриваться как проект государственно-частного партнерства, только если частная компания принимает на себя часть эксплуатационных рисков вместе с эксплуатационными расходами и ассоциированными рисками. И это не зависит от того, эксплуатирует ли частная компания государственный инфраструктурный объект самостоятельно или вместе с государст-

венным органом через владение пакетом акций компании — держателя объекта или другим способом. Например, в моделях первой рассматриваемой группы («Контракты на управление и аренду») передача части эксплуатационных рисков частной компании обычно осуществляется через механизм контрактных обязательств. В моделях третьей и четвертой группы («Проекты “с чистого листа”» и «Передача активов») кроме передачи обязательств (рисков) по контракту используется способ передачи посредством приобретения частным инвестором пакета акций компании — балансодержателя инфраструктурного объекта.

Следует отметить, что большинство инфраструктурных проектов с частным участием можно отнести к одной из рассматриваемых выше групп моделей ГЧП. Однако в соответствии с той же методологией Всемирного банка [150] границы между этими группами и, соответственно, моделями ГЧП не всегда четко очерчены, и некоторые проекты могут быть отнесены более чем к одной модели ГЧП. В этом случае проект считается принадлежащим той модели, которая лучше отражает риски частного сектора.

Исследования показывают [143], что за период с 1990 года наибольшее количество (одна треть) реализованных инфраструктурных проектов на основе ГЧП приходится на страны Европейского союза, около четверти — на страны Азии/Океании и Северной Америки. На долю стран Латинской Америки приходится пятая часть, а оставшиеся проекты — на долю стран Африки и Ближнего Востока. По этой причине основное внимание автора в данном исследовании уделено анализу особенностей европейской и североамериканской (на примере США) классификации моделей ГЧП, используемых в странах, наиболее преуспевающих в рассматриваемой области.

Основные модели государственно-частного партнерства, используемые при реализации инфраструктурных проектов в странах Европейского союза, несколько отличаются от приведенной выше классификации, главным образом степенью вовлечения и передачи рисков проекта от государства частному сектору [154]:

- «Сервисный контракт» (Service Contract) — соглашение между государственным органом и частной компанией о передаче простых, краткосрочных эксплуатационных государственных нужд. Это наиболее простая и ограниченная (по степени вовлеченности частного сектора) модель ГЧП, при которой частная компания обеспечивает эксплуатацию государственных активов (инфраструктурных объектов) в течение короткого периода времени. Управление и инвестиционные обязательства остаются у государства, сохраняющего за собой финансовые риски, риски остаточной стоимости основных средств и др. Взамен государство получает высококвалифицированные услуги частного сектора по эксплуатации транспортного объекта, обеспечивая тем самым некоторую экономию бюджетных эксплуатационных расходов, по сравнению с эксплуатацией данного объекта государственной структурой. Кроме того, у государства остается функция контроля качества предоставляемых частным сектором услуг при эксплуатации инфраструктурного объекта. Данная модель обычно применяется для сбора платы с пользователей инфраструктурным объектом, обеспечивающим население транспортными услугами и т. д.
- «Контракт на управление и эксплуатацию» (O&M — Operation and Management Contract) — соглашение между государственным органом и частной компанией, в соответствии с которым ответственность за управление и эксплуатацию инфраструктурного объекта передается частному сектору. Контрактный период обычно достаточно короток, но, как правило, может быть продлен. Вознаграждение частному сектору выплачивается на фиксированной или дифференцированной основе, с учетом премий, связанных с достижением конкретных целевых показателей.

Финансовые риски несет государство. Этот тип контракта позволяет государству увеличить эффективность как самого процесса предоставления услуг потребителям, так и инвестиций в технику и технологии. Причиной является большая заинтересованность частного оператора в повышении качества услуг для сокращения общих издержек и уменьшения рисков спроса на стадии эксплуатации. Такой контракт наиболее пригоден в так называемый «переходный период», который в конечном итоге ведет к приватизации государственного имущества.

- «Арендный договор» (Leasing) — соглашение, при котором частная компания получает доходы, сгенерированные государственным активом — инфраструктурным объектом, в обмен на фиксированные арендные платежи и обязанность эксплуатировать объект, поддерживая его в работоспособном состоянии (эксплуатационной готовности). Поскольку при этом риски спроса принимает на себя частная сторона, то она, безусловно, заинтересована в достижении максимальной эксплуатационной эффективности. Однако данное соглашение может стать прибыльным для частной компании только в том случае, если оказываемые ею при эксплуатации инфраструктурного объекта услуги будут отвечать требованиям, предъявляемым со стороны пользователей этими услугами. У государства при этом остаются строительные риски по модернизации объекта и капитальному ремонту, а также финансовые риски. Эта модель ГЧП является наиболее подходящей при производстве услуг общественным транспортом. В более сложных арендных моделях, таких как BBO, LDO или WAA (табл. 8), как правило, строительные риски передаются частной компании-оператору, что соответственно снимает данное бремя с государства.

- «Строительство “под ключ”» (Turnkey Procurement) или «Строительство, эксплуатация и передача» (BOT — Build, Operate, and Transfer) — является интегрированной моделью государственно-частного партнерства, при котором частный сектор берет на себя ответственность за проектирование, строительство и эксплуатацию инфраструктурного проекта. Объединение при этом всех возможных на разных стадиях реализации проекта рисков в рамках одного договора, с одной стороны, не требует от государства значительных бюджетных ассигнований на эксплуатацию объекта, а с другой — побуждает частную сторону к увеличению эффективности реализации такого проекта. Данная модель обязывает частную компанию принимать во внимание операционные затраты на этапе проектирования и строительства, чем стимулирует к лучшему планированию и управлению бизнес-процессами внутри компании. В этом варианте ГЧП государство принимает на себя финансовые риски, однако, в отличие от других моделей ГЧП, теряет контроль на важных этапах жизненного цикла инфраструктурного объекта. Кроме того, поскольку право собственности на объект передается государству, то спецификация требуемых характеристик объекта (качества предоставляемых услуг) является необходимой, для получения желаемого результата обеими сторонами. Модель «Строительство, эксплуатация и передача» более подходит для реализации инфраструктурных проектов в отраслях водоснабжения и канализации, переработки мусора и пр., однако для отражения специфических нужд проекта может быть трансформирована в модели BOOT, BROT, BLOT или BTO (табл. 8).
- «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация» (DBFO — Design, Build, Finance, and

Operate) — модель, в которой частный партнер проектирует инфраструктурный объект в соответствии с требованиями государственных органов, финансирует его строительство, затем переходит к фазе эксплуатации. По истечении срока контракта активы могут быть возвращены государству, если это предусмотрено условиями контракта. «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация» — наиболее сложная модель ГЧП, включающая в себя необходимость частной стороне обеспечивать и строительную, и эксплуатационную эффективность, в отличие от предыдущих типов моделей. Наиболее распространенным подвидом данной модели является модель DBFO, реализуемая на основе концессионного соглашения, при котором частный инвестор проектирует, финансирует, строит и эксплуатирует генерирующую доходы инфраструктуру в обмен на право сбора доходов в течение срока действия концессионного соглашения, как правило, 25–30 лет. Инфраструктурные активы остаются в собственности государства. Эта модель хорошо подходит для реализации проектов в автодорожной отрасли, водоснабжении и канализации, мусоропереработке, т. е. таких проектов, где за оказанные услуги возможен сбор платы с пользователей. Другой распространенной разновидностью модели DBFO являются договоры, связанные с разгосударствлением основных фондов, при которых государственные активы полностью или частично продаются частному сектору. При полной продаже активов государство играет только регулирующую роль, защищая пользователей от монополистических цен и ограничения перечня предоставляемых услуг. Если государство оставляет часть активов в своих руках, то лишь с целью контроля качества предоставляемых новым собственником активов услуг. Модель

«Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация», как и другие модели, может быть адаптирована к учету специфических особенностей конкретного проекта (табл. 8).

Рассмотренные выше модели ГЧП, широко применяемые в странах Европейского союза, и их адаптированные варианты с присущими им характерными особенностями приведены в табл. 8.

Такое разнообразие моделей ГЧП и их подвидов (вариантов) обеспечивает необходимую гибкость в соответствии ожиданиям государства, широкий охват реальных условий осуществления инвестиционных проектов транспортной инфраструктуры, и в первую очередь в отношении справедливого распределения между сторонами-партнерами многочисленных рисков. Например, прогрессивная практика показывает, что частный сектор демонстрирует лучшую способность к управлению строительными рисками и рисками, связанными с эксплуатацией транспортных объектов, в то время как риски регулятивного характера более уместно нести государственному сектору.

Правильная оценка возможностей и потенциала каждой из сторон — участниц ГЧП оказывает непосредственное влияние на выбор модели ГЧП и вероятность успешной реализации проекта.

Далее приведены наиболее распространенные модели ГЧП, используемые в автодорожной отрасли США [153]. Эти модели отличаются прежде всего характером распределения ответственности между государственным и частным сектором, включающей и разнообразные риски (табл. 9).

Кроме того, одна часть моделей больше подходит для строительства новых объектов, другая — к эксплуатации или реконструкции существующих, третья — имеет смешанный характер (табл. 9).

«Проектирование и строительство» (DB — Design, and Build) — является моделью реализации проекта, которая сочетает в себе две отдельные услуги в рамках единого контракта. В этой модели представитель частного сектора обязуется выполнить контракт

Таблица 8

Основные модели ГЧП Европейского союза с вариантами адаптации

| Модели ГЧП | Описание |
|---|---|
| «Сервисный контракт» | Частная сторона обеспечивает эксплуатацию государственных активов в течение короткого периода времени. Финансовые риски и управление активами несет государство |
| «Контракт на управление и эксплуатацию» | Частная сторона управляет и эксплуатирует государственные активы. Ее доходы зависят от соответствия уровня оказываемых услуг требованиям государства и потребителей. Финансовые риски несет государство |
| «Арендный договор»: <ul style="list-style-type: none"> ■ «Покупка, строительство и эксплуатация» (BBO — Buy, Build, and Operate); ■ «Аренда, реконструкция и эксплуатация» (LDO — Lease, Develop, and Operate); ■ «Расширение» (WAA — Wrap around addition) | Частная сторона арендует государственные активы, ремонтирует (реконструирует), расширяет их, затем эксплуатирует без обязательств вернуть назад активы государству |
| «Строительство, эксплуатация и передача»: <ul style="list-style-type: none"> ■ «Строительство, владение, эксплуатация и передача» (BOOT — Build, Own, Operate, and Transfer); ■ «Строительство, аренда, владение и передача» (BROT — Build, Rent, Own, and Transfer); ■ «Строительство, аренда, эксплуатация и передача» (BLOT — Build, Lease, Operate, and Transfer); ■ «Строительство, передача и эксплуатация» (BTO — Build, Transfer, and Operate) | Частная сторона проектирует и строит активы, эксплуатирует их и возвращает государству по истечению срока контракта или ранее (в особо оговоренных случаях) |
| «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация»: <ul style="list-style-type: none"> ■ «Строительство, владение и эксплуатация» (BOO — Build, Own, and Operate); ■ «Строительство, модернизация и эксплуатация» (BDO — Build, Develop, and Operate); ■ «Проектирование, строительство, управление и финансирование» (DCMF — Design, Construct, Manage, and Finance) | Частная сторона проектирует, строит, владеет, модернизирует и эксплуатирует активы без обязательств их возврата государству |

Источник: [154] (пер. с англ. автора)

Таблица 9

Модели ГЧП, применяемые в автодорожной отрасли США

| Типы проектов | Модели ГЧП | | |
|--|--|--|---|
| Новое строительство | «Проектирование и строительство» (DB — Design, and Build) | «Проектирование, строительство и эксплуатация/ содержание» (DBO/DBM — Design, Build, and Operate/Maintain) | «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация» (DBFO — Design, Build, Finance, and Operate) |
| Реконструкция существующих объектов | «Эксплуатация и управление (на основе концессионного договора)» (O&M Concession — Operation and Management Concession) | | «Долгосрочная аренда» (LTL—Long Term Lease) |
| Гибридные | | | «Аренда, реконструкция и эксплуатация» (LDO — Lease, Develop, and Operate) |



Источник: [153] (пер. с англ. автора)

на фиксированную сумму для обеих услуг: архитектурных/инженерных и строительства. Частный сектор может быть представлен одной компанией, консорциумом, совместным предприятием или другими организациями, собранными для конкретного проекта.

«Проектирование, строительство и эксплуатация/ содержание» (DBO/DBM — Design, Build, and Operate/Maintain) — модель комплексного партнерства, которая объединяет в себе контрактные обязательства частного партнера в модели «Проектирование и строительство» (DB — Design, and Build) — проектирование и строительство, с эксплуатацией/техническим обслуживанием.

На обязательства частного сектора, обеспеченные единым контрактом, накладывается государственное финансирование проекта. Данная модель получила достаточно широкое распространение, в том числе под именами «Строительство “под ключ”» (Turnkey Procurement) и «Строительство, эксплуатация и передача» (BOT — Build, Operate, and Transfer).

Определение модели DBFO схоже с уже рассмотренными определениями данной модели Всемирным банком и материалах Европейского союза, поэтому автор не видит необходимости в его повторе. Определения моделей O&M Concession, LTL, LDO по причинам, описанным далее, выходят за рамки проводимого исследования, поэтому здесь приводиться не будут³⁰.

Подводя итоги анализа моделей ГЧП, используемых в различных регионах мира для реализации инвестиционных проектов транспортной инфраструктуры на основе ГЧП, автор считает целесообразным далее сконцентрировать основное внимание на исследовании тех моделей, которые наиболее пригодны для условий становления рыночных отношений в России.

Рассмотрим модели ГЧП, уже используемые и потенциально пригодные для условий России, при строительстве платных автомобильных дорог, искусственных сооружений на дорогах и /или иных транспортных объектов.

- а) «Проектирование, конкурс и строительство» (DBB — Design, Bid, and Build) — традиционная для нашего государства структура реализации проекта на основе ГЧП, в которой государственный сектор заключает с подрядчиками отдельные договоры на проектирование, строительство и эксплуатацию платной дороги при полном государственном финансировании проекта и принятии государством на себя всех видов связанных с его осуществлением рисков;
- б) «Проектирование и строительство» (DB — Design, and Build) — государство заключает единое соглашение на проектирование и строительство инвестиционного транспортного проекта с ус-

³⁰ Подробнее см. [153].

ловием передачи рисков, связанных с обязательствами по данному соглашению, частному сектору;

- в) «Проектирование, строительство и эксплуатация» (DBO — Design, Build, and Operate) — государство заключает единое соглашение на проектирование, строительство и эксплуатацию инвестиционного транспортного проекта с условием передачи рисков, связанных с обязательствами по данному соглашению, частному сектору;
- г) «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация» (DBFO — Design, Build, Finance, and Operate) — государство заключает с частным инвестором концессионное или иное соглашение на финансирование, проектирование, строительство и эксплуатацию платной дороги с условием передачи всех рисков, связанных с обязательствами по данному соглашению, частному сектору.


Матрица распределения рисков по вышеперечисленным моделям ГЧП приведена в табл. 10.

Таблица 10

Матрица распределения рисков для моделей ГЧП

| Модели ГЧП | Риски проекта | | | | |
|--|----------------|---------------|--------------|------------|----------------|
| | Проектирование | Строительство | Эксплуатация | Содержание | Финансирование |
| «Проектирование, конкурс и строительство» | | | | | |
| «Проектирование и строительство» | | | | | |
| «Проектирование, строительство и эксплуатация» | | | | | |
| «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация» | | | | | |

 Риски государства

 Риски частного сектора

Рассмотрим подробнее модель «Проектирование, конкурсный аукцион, строительство» (DBB — Design, Bid, and Build). В данном случае для реализации инвестиционного транспортного проекта на основе ГЧП государство заключает отдельные договоры с представителями частного сектора на проектирование, строительство и дальнейшую эксплуатацию платной дороги.

Применение данной модели обеспечивает государству контроль реализации проекта на стадии его проектирования, но влечет за собой ответственность заказчика за риски, связанные с выполнением проектных работ, т. е. любые убытки, связанные с превышением затрат на строительство или задержками сдачи объекта в эксплуатацию и с недостатками в проектной документации, несет государство.

В данной модели финансирование проекта осуществляется непосредственно из государственного бюджета без привлечения частных инвестиций. Более того, государство принимает на себя коммерческие риски, связанные с недостаточными транспортными потоками и неадекватной выручкой от взимания платы за проезд. Таким образом, на государство ложатся риски, связанные с проектными работами и финансированием / рефинансированием проекта (рис. 1).

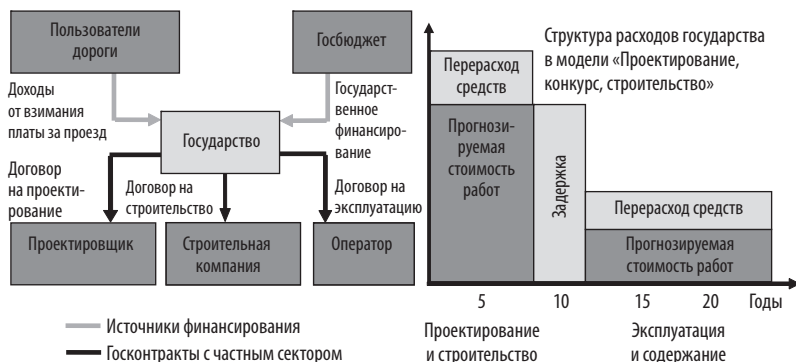


Рис. 1. Модель «Проектирование, конкурсный аукцион, строительство»

Источник: [98]

В рамках модели «Проектирование и строительство» (DB — Design, and Build) государство заключает договор «под ключ» на проектирование и строительство, тем самым снижая возможность превышения прогнозной стоимости работ из-за неэффективной координации работ в рамках проектирования и строительства. Частный подрядчик будет учитывать данные риски и закладывать их потенциальную стоимость в свои расчеты при определении фиксированной цены договора.

Синергетический эффект от заключения единого договора на проектирование и строительство дает возможность снизить издержки и передать риски проектирования и строительства частному сектору. За государством остается ответственность за риски, связанные с эксплуатацией объекта и его финансированием. Однако в этом случае при проектировании и строительстве инвестиционного транспортного объекта у подрядчика отсутствует стимул принимать во внимание все затраты, связанные с реализацией проекта создания автомобильной дороги, т. е. спроектировать и построить дорогу таким образом, чтобы обеспечить оптимальный баланс с точки зрения затрат на стадии строительства и эксплуатации, а именно на протяжении всего срока полезного использования дороги (как, например, расчет оптимальной структуры и толщины слоев покрытия, качества применяемых дорожно-строительных материалов и т. п.). В результате подрядчик может, на первый взгляд, оптимизировать суммарные затраты на проектирование и строительство объекта, но это будет сделано в ущерб качеству, что затем потребует высоких затрат на текущий и капитальный ремонт на стадии эксплуатации.

Выбирая данную модель ГЧП, государство платит подрядчику из государственного бюджета фиксированную сумму за услуги по проектированию и строительству платной дороги, в то время как затраты на эксплуатацию и содержание дороги не являются фиксированными, и риск их эскалации при использовании данной модели ГЧП несет государство.

Несмотря на то, что привлечение средств частного сектора для финансирования стадий проектирования и строительства

является возможным (например, модель подряда с финансированием строительства и модель «Строительство, передача и аренда» (BTL — Build, Transfer, and Lease), подобные механизмы используются не часто. Такие механизмы не позволяют реализовать выгоды, связанные с сокращением общих совокупных затрат на протяжении всего жизненного цикла объекта, включая и стадии его эксплуатации и содержания.

Как упоминалось выше, государственный сектор отвечает за эксплуатацию, обслуживание и финансирование инвестиционного транспортного объекта в рамках данной модели, а также несет ответственность за риски спроса и доходов от сбора платы за проезд. Следует отметить, что в данной модели отсутствует прямая зависимость между размером платы оператору за эксплуатацию и содержание дороги и качеством услуг оператора (рис. 2).

Модель «Проектирование, строительство и эксплуатация» (DBO — Design, Build, and Operate) представляет собой единый договор государства с частным сектором на проектирование, строительство и эксплуатацию инвестиционного транспортного объекта, что стимулирует участников конкурса к разработке предложений, исходя из минимизации суммарных затрат на всех стадиях его реализации.

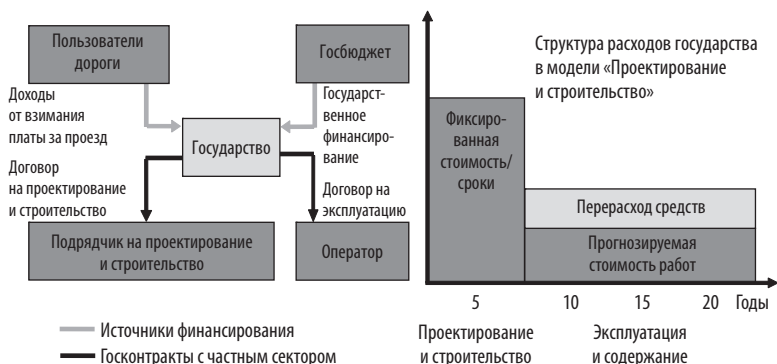


Рис. 2. Модель «Проектирование и строительство»

Источник: [98]

Такая модель ГЧП предполагает, что за фиксированную плату государство привлекает подрядчика из частного сектора не только для проектирования и строительства, но и для организации дальнейшей эксплуатации и содержания объекта. Государство осуществляет финансирование проекта за счет государственных средств и сбора платы с пользователей дороги, без использования средств частного сектора (рис. 3).

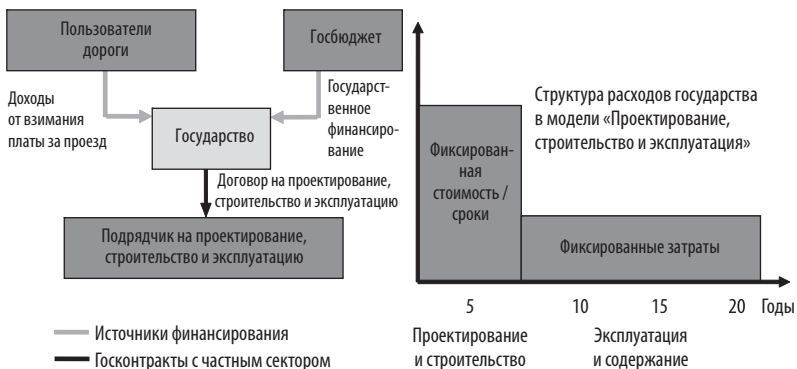


Рис. 3. Модель «Проектирование, строительство и эксплуатация»

Источник: [98]

В международной практике данная модель ГЧП известна под названием «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация» (DBFO — Design, Build, Finance and Operate). Как и в предыдущем случае (модель «Проектирование, строительство и эксплуатация»), с частным сектором³¹ заключается единый договор, который стимулирует частный сектор к разработке интегрированного решения для управления проектом платной дороги, основанного на минимизации суммарных затрат на всех стадиях реализации проекта (включая стадии экс-

³¹ Частный сектор, как правило, представлен специальной проектной компанией (СПК), в которую входит консорциум подрядчиков, операторов и кредиторов, отвечающих за проектирование, строительство, финансирование и последующую эксплуатацию автомагистрали.

плуатации и содержания). Единое концессионное соглашение³² также позволяет частному сектору участвовать в финансировании проекта.

Возможность предоставления частного финансирования будет зависеть от условий концессии в отношении механизма оплаты, а также от уровня рисков спроса, возлагаемых на частный сектор. Если риски спроса (риски, связанные с неточным прогнозированием величины транспортных потоков) полностью возлагаются на частный сектор (рис. 4), то объем рефинансирования по проекту будет ограничен величиной предполагаемых доходов от сбора платы за проезд, без дополнительных поступлений государственных средств. Поэтому, чтобы данная модель ГЧП оказалась успешной, ожидаемый доход от сбора платы за проезд должен быть обеспечен, т. е. прогноз надежным, а также достаточным для покрытия всех затрат на реализацию проекта (плюс резервы на непредвиденные расходы).

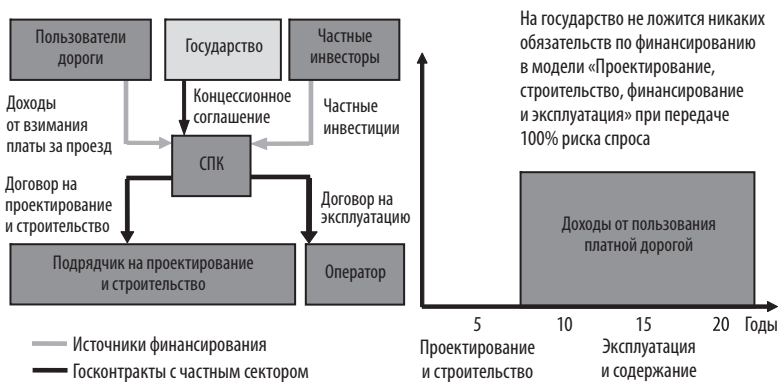


Рис. 4. Модель «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация»: риск транспортных потоков несет частный сектор

Источник: [98]

³² Заключение концессионных соглашений регламентируется Федеральным законом от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» [18]. Подробнее данный закон и особенности его применения рассматриваются в главе 2.

Если риски спроса несет государство (рис. 5), то объем частного финансирования будет зависеть от объема выделенных государственных средств для реализации проекта (например, сочетание субсидии на строительство и компенсационных платежей).

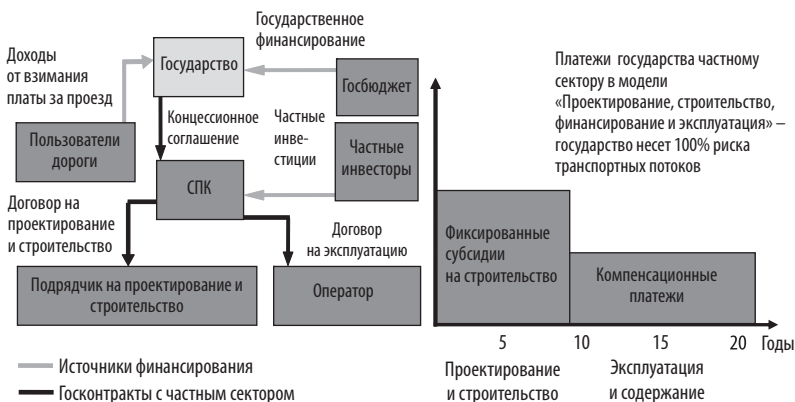


Рис. 5. **Модель «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация»:** риск транспортных потоков несет государство

Источник: [98]

В том случае, если государственный и частный секторы несут риски спроса совместно (рис. 6), то рефинансирование проекта обеспечивается доходами от сбора платы за проезд в сочетании с компенсационными платежами.

Кроме того, что данная модель удовлетворяет всем критериям финансовой выгоды³³ (табл. 11) модели «Проектирование, строительство и эксплуатация», она также позволяет финансировать автодорожные проекты из негосударственных источников.

Это ведет к повышению эффективности использования государственных средств, которые в случае использования других моделей ГЧП должны были быть использованы для финансирования проектов в полном объеме.

³³ Подробнее см. [146].

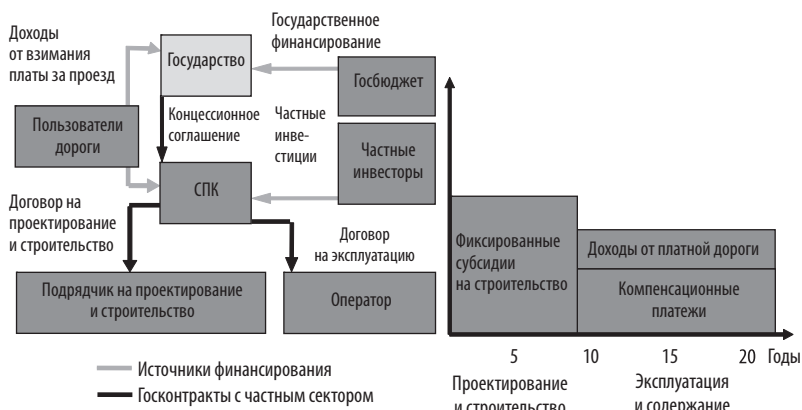


Рис. 6. Модель «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация»: риск транспортных потоков государство и частный сектор несут совместно

Источник: [98]

Таблица 11

Сравнение и оценка моделей ГЧП

| Критерий финансовой выгоды | «Проектирование, конкурс, строительство» | «Проектирование и строительство» | «Проектирование, строительство и эксплуатация» | «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация» |
|---|--|----------------------------------|--|--|
| Инновации | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Управление проектом на протяжении всего срока | 1 | 2 | 4 | 5 |
| Оптимальное распределение рисков | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Ускорение сроков реализации проекта | 2 | 3 | 3 | 4 |
| Эффективное использование государственного финансирования | 2 | 2 | 2 | 4 |

Окончание табл. 11

| Критерий финансовой выгоды | «Проектирование, конкурс, строительство» | «Проектирование и строительство» | «Проектирование, строительство и эксплуатация» | «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация» |
|--------------------------------|---|---|---|---|
| Доверие рынка и конкуренция |  5 |  3 |  2 |  2 |
| Количество баллов (% от макс.) | 47 | 53 | 63 | 83 |
| Рейтинг (место) | 4 | 3 | 2 | 1 |

Источник: [98]

Необходимо отметить, что существуют определенные трудности по использованию данной модели в России. В частности, привлечение частного финансирования и достижение оптимальной передачи рисков частному сектору потребует значительных усилий со стороны государства, которое должно продемонстрировать политическую волю в отношении:

- а) обеспечения надежной правовой базы для реализации проектов;
- б) долгосрочного развития инфраструктуры и проектов ГЧП, что стимулирует частный сектор к осуществлению долгосрочных инвестиций в России;
- в) успешной реализации проектов, которая находит отражение в разделении рисков между государством и частным сектором, учитывая масштабы инфраструктурных проектов, а также тот факт, что эти проекты³⁴ являются «первыми в своем роде» и осу-

³⁴ Речь идет о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе первых федеральных автодорожных проектов: «Скоростной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург на участке 15-й км — 58-й км» [6] и «Нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 “Беларусь” Москва — Минск» [5].

ществляются в новых для многих западных инвесторов и подрядчиков условиях российских рыночных отношений.

По существу, в основе модели «Проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация» лежит модель «Строительство, эксплуатация передача» (BOT — Build, Operate, and Transfer), предусматривающая передачу права собственности государству после окончания срока эксплуатации объекта, либо модель «Строительство, передача, эксплуатация» (BTO — Build, Transfer, and Operate) — сразу после окончания строительства (наиболее распространенная в России). Кроме того, этот вариант совмещает в себе особенности модели «Строительство, владение, эксплуатация, субвенционирование, передача» (BOOST — Build, Own, Operate, Subsidies, and Transfer), поскольку предполагает государственное финансирование проекта в той или иной форме. Последнее обстоятельство обуславливает оценку экспертов, согласно которой DBFO — «...единственная модель, позволяющая эффективно реализовывать проекты дорожного строительства, признаваемые во всем мире наиболее уязвимыми с точки зрения прогнозирования и комплексного инвестирования» [97].

Приведенный выше перечень моделей ГЧП не претендует на полноту в их описании и специфики применения. Автор не ставил своей задачей рассмотреть все модели ГЧП, применяемые в инфраструктурных отраслях вообще и автодорожной в частности, а преследовал цель — рассмотреть эволюцию создания модели DBFO, поскольку именно данная модель широко используется как в мировом дорожном строительстве, так и в первых российских инфраструктурных проектах по строительству платных федеральных дорог: «Скоростная автомобильная дорога Москва — Санкт-Петербург на участке 15-й км — 58-й км» [6] и «Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 “Беларусь” Москва — Минск» [5]. Подробнее особенности подготовки и проведения концессионных конкурсов и методики оценки предложений участников — представителей частного бизнеса по данным проектам рассматриваются автором в главе 2 и 3.

Глава 2

**Методика реализации
проектов государственно-
частного партнерства
в транспортной
инфраструктуре России**

2.1. Институциональные условия регулирования концессионных соглашений

Проведение открытых конкурсов на право заключения концессионных соглашений о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе инвестиционных транспортных объектов предусматривается Распоряжением Правительства Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» [18].

Распоряжением Правительства Российской Федерации также утверждается объем предоставляемой государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации на реализацию инвестиционного проекта, в рассматриваемых в настоящем исследовании, строительства транспортных сооружений с последующей их эксплуатацией на платной основе [14].

Решением о заключении концессионного соглашения устанавливается, что полномочия концедента³⁵ от имени Российской Федерации при заключении и исполнении концессионного соглашения осуществляются Федеральным дорожным агентством (по автодорожным инфраструктурным проектам), которым утверждается конкурсная документация³⁶, согласованная с Министерством экономического развития и торговли Российской

³⁵ Концедент — Российская Федерация, от имени которой при заключении концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе автомобильных дорог, искусственных сооружений на них и ином обустройстве дорожных объектов, выступает Федеральное дорожное агентство [5, 6].

³⁶ Конкурсная документация — совокупность документов, определяющих порядок, сроки, условия проведения и участия в конкурсе [5, 6].

Федерации, Министерством финансов Российской Федерации и Министерством транспорта Российской Федерации.

Объектом концессионного соглашения являются создаваемые в качестве недвижимого имущества объекты транспортной инфраструктуры, которые включают в себя такие инженерные сооружения, как земляное полотно, дорожная одежда, мосты, водоотводные сооружения, эстакады, путепроводы, технические средства организации движения, пункты взимания платы, другие дорожные объекты и объекты дорожного хозяйства.

Действующим законом Российской Федерации, регулирующим отношения, возникающие в связи с подготовкой, заключением, исполнением и прекращением концессионных соглашений, установлением гарантии прав и законных интересов сторон концессионного соглашения, является Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» [18].

Целями настоящего федерального закона являются привлечение инвестиций в экономику Российской Федерации, обеспечение эффективного использования имущества, находящегося в государственной или муниципальной собственности, на условиях концессионных соглашений и повышение качества товаров, работ, услуг, предоставляемых потребителям.

Законодательство Российской Федерации о концессионных соглашениях состоит из Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» [18], других федеральных законов и принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

По концессионному соглашению одна сторона (концессионер³⁷) обязуется за свой счет создать и/или реконструировать

³⁷ Концессионер — это определенный решением конкурсной комиссии по результатам конкурса победитель конкурса, заключивший с концедентом концессионное соглашение в качестве стороны, которая приняла на себя обязательства по осуществлению финансирования, проектирования, строительства и эксплуатации автомобильной дороги в соответствии с условиями концессионного соглашения и представленного указанным участником конкурса конкурсного предложения. В качестве концессионера могут выступать индивидуальный предприниматель, российское или иностранное юридическое лицо либо действующие без образования юридического лица по договору простого

определенное этим соглашением недвижимое имущество — объект концессионного соглашения, право собственности на которое принадлежит или будет принадлежать другой стороне (концеденту), осуществлять деятельность с использованием (эксплуатацией) объекта концессионного соглашения, а концедент обязуется предоставить концессионеру на срок, установленный этим соглашением, права владения и пользования объектом концессионного соглашения для осуществления указанной деятельности.

В целях настоящего федерального закона к реконструкции объекта концессионного соглашения относятся мероприятия по его переустройству на основе внедрения новых технологий, механизации и автоматизации производства, модернизации и замены морально устаревшего и физически изношенного оборудования новым более производительным оборудованием, изменению технологического или функционального назначения объекта концессионного соглашения или его отдельных частей, иные мероприятия по улучшению характеристик и эксплуатационных свойств объекта концессионного соглашения.

Критерии конкурса устанавливаются решением о заключении концессионного соглашения и используются для оценки конкурсных предложений.

В качестве критериев конкурса могут устанавливаться [18]:

- а) сроки создания и /или реконструкции объекта концессионного соглашения;
- б) период со дня подписания концессионного соглашения до дня, когда созданный и (или) реконструированный объект концессионного соглашения будет соответствовать установленным концессионным соглашением технико-экономическим показателям;
- в) технико-экономические показатели объекта концессионного соглашения;

товарищества (договору о совместной деятельности) или иному аналогичному по юридической природе обязывающему соглашению два и более указанных юридических лица [5, 6].

- г) объем производства товаров, выполнения работ, оказания услуг при осуществлении деятельности, предусмотренной концессионным соглашением;
- д) период со дня подписания концессионного соглашения до дня, когда производство товаров, выполнение работ, оказание услуг при осуществлении деятельности, предусмотренной концессионным соглашением, будет осуществляться в объеме, установленном концессионным соглашением;
- е) размер концессионной платы;
- ж) предельные цены (тарифы) на производимые товары, выполняемые работы, оказываемые услуги, надбавки к таким ценам (тарифам) при осуществлении деятельности, предусмотренной концессионным соглашением.

В случае, если условием концессионного соглашения предусмотрено принятие концедентом на себя части расходов на создание и /или реконструкцию объекта концессионного соглашения, использование (эксплуатацию) объекта концессионного соглашения, в качестве критерия конкурса может быть установлен размер принимаемых на себя концедентом расходов.

В случае, если условием концессионного соглашения является обязательство концессионера по подготовке проектной документации объекта концессионного соглашения, в качестве критерия конкурса может устанавливаться качественная характеристика архитектурного, функционально-технологического, конструктивного или инженерно-технического решения для обеспечения создания и (или) реконструкции объекта концессионного соглашения. При этом коэффициент, учитывающий значимость такого критерия, не может составлять более чем две десятых.

Для каждого критерия конкурса, за исключением критерия, описанного в предыдущем абзаце, устанавливаются следующие параметры [18]: начальное условие в виде числа (начальное значение критерия конкурса), уменьшение или увеличение начального значения критерия конкурса в конкурсном предложении и коэффициент, учитывающий значимость критерия конкурса.

Значения коэффициентов, учитывающих значимость критерия конкурса, могут изменяться от нуля до единицы, и сумма значений всех коэффициентов должна быть равна единице.

В случае установления в качестве критерия конкурса качественной характеристики объекта концессионного соглашения, оценка конкурсных предложений, представленных в соответствии с таким критерием, осуществляется в баллах в порядке, приведенном далее.

Использование критериев конкурса, не упомянутых в Федеральном законе от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» [18] и приведенных автором в данном разделе, не допускается.

Оценка конкурсных предложений в соответствии с критериями конкурса осуществляется в следующем порядке [18]:

- а) в случае, если для критерия конкурса установлено увеличение его начального значения, величина, рассчитываемая по содержащемуся в конкурсном предложении условию и такому критерию, определяется путем умножения коэффициента такого критерия на отношение разности значения содержащегося в конкурсном предложении условия и наименьшего из значений содержащихся во всех конкурсных предложениях условий к разности наибольшего из значений содержащихся во всех конкурсных предложениях условий и наименьшего из значений содержащихся во всех конкурсных предложениях условий;
- б) в случае, если для критерия конкурса установлено уменьшение его начального значения, величина, рассчитываемая по содержащемуся в конкурсном предложении условию и такому критерию, определяется путем умножения коэффициента такого критерия на отношение разности наибольшего из значений содержащихся во всех конкурсных предложениях условий и значения содержащегося в конкурсном предложении условия к разности наибольшего из значений содержащихся во всех конкурсных предложениях условий и наименьшего из значений содержащихся во всех конкурсных предложениях условий;

в) для каждого конкурсного предложения величины, рассчитанные по всем критериям, суммируются и определяется итоговая величина.

Оценка конкурсных предложений в соответствии с критерием конкурса, осуществляется конкурсной комиссией в следующем порядке [18]: конкурсному предложению присваиваются баллы — от одного до десяти баллов, величина, рассчитываемая в соответствии с таким критерием в отношении конкурсного предложения, содержащего архитектурное, функционально-технологическое, конструктивное и инженерно-техническое решения для обеспечения создания и (или) реконструкции объекта концессионного соглашения, определяется путем умножения коэффициента на отношение количества баллов, присвоенных данному конкурсному предложению, к десяти баллам.

Содержащиеся в конкурсных предложениях условия оцениваются конкурсной комиссией путем сравнения результатов суммирования итоговой величины, определенной в порядке, описанном в разделе 2.2 данной главы.

Победителем конкурса признается участник конкурса, предложивший наилучшие условия, определяемые в порядке, описанном ранее в данном разделе.

2.2. Анализ современных способов оценки конкурсных предложений

Проводимое в данном разделе исследование является логическим продолжением критического анализа современной российской практики в рассматриваемой области, проведенной ранее, поскольку результаты финансового обоснования (бизнес-плана) выбора наиболее эффективного из возможных альтернативных вариантов решения конкретной транспортной задачи используются для определения необходимого объема предоставляемой государственной поддержки при подготовке паспорта инвестиционного проекта, утверждаемого Распоряжением Правительства Российской Федерации³⁸, а затем и при формировании сводной системы параметров — критериев концессионного конкурса.

Не ставя перед собой задачи анализа особенности всех возможных критериев оценки концессионных конкурсов, определяемых Федеральным законом от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» [18], автор считает достаточным остановиться на детальном изучении двух наиболее значимых, по его мнению, из них, а именно: «Сроки создания объекта концессионного соглашения» и «Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство объекта концессионного соглашения».

Первый критерий конкурса — «Сроки создания объекта концессионного соглашения» — тесно связан с бюджетной эффективнос-

³⁸ Имеется в виду Распоряжение Правительства Российской Федерации, которым утверждается объем предоставляемой государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации на реализацию инвестиционного проекта (строительства автомобильной дороги с последующей эксплуатацией на платной основе) в соответствии с Правилами формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации [14].

тью проекта, которая подробно рассматривалась выше. Причина этой связи следующая — общий срок концессионного договора обычно фиксирован в условиях конкурса, но состоит из двух частей: срока создания объекта концессионного соглашения и срока операционной концессии³⁹. Таким образом, уменьшение первого составного элемента ведет к увеличению второго. Последствия данного обстоятельства будут подробно проанализированы ниже, и по ним будут даны авторские рекомендации.

Анализ второго критерия («Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство объекта концессионного соглашения») также осуществлен с использованием приведенных выше результатов исследования. Его методика, результаты и авторские рекомендации будут детально изложены ниже с учетом оценки возможных рисков при реализации концессионного проекта.

В качестве исходной информационной базы для проведения анализа в обозначенных ранее направлениях использовалась конкурсная документация открытых конкурсов на право заключения концессионных соглашений сторон — участниц финансирования, строительства и эксплуатации на платной основе федеральных автомобильных дорог, итоги по которым к настоящему времени уже известны:

- а) скоростная автомобильная дорога Москва — Санкт-Петербург на участке 15-й км — 58-й км [6];
- б) новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва — Минск [5].

Для более наглядной иллюстрации далее приведена сводная система параметров — критериев концессионного конкурса

³⁹ Под сроком операционной концессии здесь и далее понимается срок, в течение которого объект концессионного соглашения будет эксплуатироваться на платной основе (в рамках существующего концессионного договора), строительство объекта и необходимой сопутствующей инфраструктуры должно быть полностью завершено.

«Скоростная автомобильная дорога Москва — Санкт-Петербург на участке 15-й км — 58-й км» (Приложение 2, табл. 21).

Далее автором приводится описание обобщенной процедуры оценки конкурсных предложений (Обобщенной процедуры), являющейся результатом пересечения основных положений конкурсной документации обоих прошедших конкурсов (как самого конкурса, так и процедуры оценки конкурсных предложений) и направленной на описание основных методических подходов и процедур, используемых при выборе государством частного партнера. В случае, когда необходимо подчеркнуть особенности (отличия) той или иной конкурсной документации, присутствуют соответствующие ссылки на первоисточник.

Рассмотрим первый из исследуемых критериев — «Сроки создания автомобильной дороги», который используется для оценки предложений участников конкурса по предлагаемым срокам создания пусковых комплексов⁴⁰ автомобильной дороги.

В конкурсном предложении участники конкурса должны представить свои предложения по срокам создания пусковых комплексов автомобильной дороги. Предложения должны содержать указание на количество календарных месяцев с даты заключения концессионного соглашения, в течение которого будет завершено строительство и ввод в эксплуатацию пусковых комплексов автомобильной дороги.

В качестве начального значения критерия C_{\max} устанавливается срок создания всех пусковых комплексов автомобильной дороги, измеряемый в месяцах с даты заключения концессионного соглашения.

Условиями конкурса⁴¹ предусматривается уменьшение начального значения критерия.

В качестве предела изменения (уменьшения) установленного начального значения критерия устанавливается минимальный

⁴⁰ Перечень выделяемых в соответствии с проектной документацией пусковых комплексов устанавливается в конкурсной документации.

⁴¹ Здесь и далее под термином «конкурс» понимается условный концессионный конкурс, описываемый авторской Обобщенной процедурой.

срок создания пусковых комплексов автомобильной дороги C_{\min} , измеряемый в месяцах с даты заключения концессионного соглашения.

Начисление конкурсных баллов по критерию «Сроки создания автомобильной дороги» производится за уменьшение начального значения критерия C_{\max} до минимально возможного значения, соответствующего C_{\min} .

Второй критерий — «Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги» — оценивает предложения участников конкурса по снижению размера предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги.

В сводной части конкурсного предложения участники конкурса должны представить свои предложения по запрашиваемому ими объему государственной поддержки на строительство автомобильной дороги по каждому году строительства автомобильной дороги. Указываемый при этом участником конкурса объем государственной поддержки в отношении каждого года строительства не должен превышать объем государственной поддержки, предусмотренный утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации, т. е. указанный в паспорте инвестиционного проекта для соответствующего финансового года.

Начальным предельным значением критерия является сумма средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, предусмотренная для этапа «Строительство» и разбитая по годам строительства в соответствии с утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации паспортом инвестиционного проекта, которая составляет Φ_{\max} млн руб. в ценах соответствующих лет.

Условиями конкурса предусматривается возможность уменьшения начального значения критерия, а в качестве предела его изменения (уменьшения) устанавливается минимальное долевое значение объема предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги, соответствующее значению $\Phi_{\min} = 0$ млн руб.

Оценка конкурсных предложений осуществляется конкурсной комиссией в следующей последовательности. Начисляются конкурсные баллы, рассчитываемые путем умножения коэффициента данного критерия на отношение разности начального значения критерия и числового значения конкурсного предложения к разности начального значения критерия и наименьшего числового значения из всех конкурсных предложений.

Далее конкурсным предложениям присваиваются суммирующие конкурсные баллы, рассчитываемые путем сложения конкурсных баллов, начисленных в соответствии с конкурсными предложениями участников по каждому из критериев конкурса. Порядок определения суммарных конкурсных баллов, набранных каждым из участников конкурса, будет описан отдельно ниже.

Рассмотрим теперь порядок оценки конкурсных предложений и начисления конкурсных баллов по критериям «Сроки создания автомобильной дороги» и «Объем предоставляемого государственного финансирования строительства автомобильной дороги».

Начисление конкурсных баллов осуществляется на основе параметров, установленных по критерию «Сроки создания автомобильной дороги» в соответствии с табл. 21 (Приложение 2), приведенной ранее.

В случае, если начальное значение критерия «Сроки создания автомобильной дороги» C_{max} равно наименьшему из предложенных значений по критерию «Сроки создания автомобильной дороги» среди всех конкурсных предложений $Min^n(C)$, то начисляемый конкурсный бал i -го конкурсного предложения по данному критерию $R(C_i)$ приравнивается 0, в остальных же случаях, расчет начисляемого конкурсного балла производится по следующему принципу. В соответствии с вышеуказанными параметрами начисление конкурсных баллов по критерию «Сроки создания автомобильной дороги» для i -го конкурсного предложения осуществляется путем умножения коэффициента значимости данного критерия (k_3) на отношение разности начального значения критерия (C_{max}) и предложенного значения по данному критерию, содержащемуся в i -м конкурсном предложении (C_i) к разности

начального значения критерия (C_{max}) и наименьшего предложенного значения по данному критерию среди всех конкурсных предложений ($Min^n(C)$) по формуле 7⁴²:

$$R(C_i) = \frac{C_{max} - C_i}{C_{max} - Min^n(C)} \times k_3, \quad (7)$$

где:

$R(C_i)$ — начисляемый конкурсный балл i -го конкурсного предложения по критерию «Сроки создания автомобильной дороги»;

C_{max} — начальное значение критерия «Сроки создания автомобильной дороги, месяцев»;

C_i — предложенное значение по критерию «Сроки создания автомобильной дороги» в i -м конкурсном предложении, месяцев;

$Min^n(C)$ — наименьшее из предложенных значений по критерию «Сроки создания автомобильной дороги» среди всех конкурсных предложений, месяцев;

k_3 — коэффициент, учитывающий значимость (вес) критерия «Сроки создания автомобильной дороги» среди всех критериев конкурса.

Конкурсное предложение не соответствует требованиям конкурса и не оценивается по данному критерию конкурса в случае, если [6]: участником конкурса предложено значение по данному критерию выше начального значения критерия C_{max} или ниже предела изменения (уменьшения) начального значения критерия C_{min} и /или участником конкурса не представлены обосновывающие документы и материалы, предусмотренные конкурсной документацией, или указанные документы и материалы представлены с нарушением требований конкурсной документации.

Конкурсное предложение также может быть признано не соответствующим требованиям по настоящему критерию конкурса

⁴² Формула является результатом авторского обобщения схожих формул, используемых в [5, 6].

в случае нарушения иных установленных требований конкурсной документации в отношении данного конкурсного критерия.

Автор полагает, что существующая процедура проведения концессионного конкурса и процедура оценки предложений участников по критерию «Сроки создания автомобильной дороги», при которой срок действия концессионного договора фиксирован и не изменяется в результате торгов, ведет к уменьшению бюджетной эффективности для государства и появлению спекулятивных настроений у участников конкурса. Убедительное доказательство данных утверждений автора будет представлено ниже.

Вернемся теперь к оценке конкурсных предложений по критерию «Объем предоставляемого государственного финансирования строительства автомобильной дороги». Предложенные участниками конкурса значения по запрашиваемому объему государственного финансирования строительства в отношении каждого календарного года в течение всего срока строительства приводятся к единой стоимости по уровню текущих цен по формуле 8 [6]:

$$DISC(\Phi_i) = \sum_j \frac{G_j}{I_j}, \quad (8)$$

где:

$DISC(\Phi_i)$ — приведенное к уровню текущих цен значение по критерию «Объем предоставляемого государственного финансирования строительства автомобильной дороги» i -го участника конкурса, млн руб.;

G_j — сумма запрашиваемых объемов государственного финансирования строительства автомобильной дороги в отношении j -го полугодия периода строительства, млн руб.;

I_j — накопительный индекс цен на инвестиции в основной капитал j -го полугодия периода строительства, иллюстративные значения которого приведены в табл. 12 далее;

j — полугодие периода строительства.

Для целей полугодичного учета инфляции используются полугодичные индексы цен на инвестиции в основной капитал, например, в соответствии с табл. 13.

Таблица 12

Накопительный индекс цен на инвестиции в основной капитал

| Год периода строительства j | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Накопительный индекс цен на инвестиции в основной капитал j -го календарного года периода строительства I_j | 1,000 | 1,157 | 1,349 | 1,518 | 1,665 | 1,811 | 1,956 |
| Индекс цен на инвестиции в основной капитал j -го календарного года периода строительства по отношению к предыдущему году | | 1,157 | 1,166 | 1,125 | 1,097 | 1,088 | 1,080 |

Источник: [5]

Таблица 13

Накопительный индекс цен на инвестиции в основной капитал с учетом полугодовой разбивки

| Период строительства | 2006 г. | 2007, I п. | 2007, II п. | 2008, I п. | 2008, II п. | 2009, I п. | 2009, II п. | 2010, I п. | 2010, II п. | 2011, I п. | 2011, II п. |
|---|---------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|
| Номер периода | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Индекс цен на инвестиции в основной капитал j -го полугодия | 1 | 1,076 | 1,076 | 1,080 | 1,080 | 1,061 | 1,061 | 1,047 | 1,047 | 1,043 | 1,043 |
| Накопительный индекс | 1 | 1,076 | 1,157 | 1,249 | 1,349 | 1,431 | 1,518 | 1,590 | 1,665 | 1,737 | 1,811 |

Источник: [5]

Начисление конкурсных баллов по критерию «Объем предоставляемого государственного финансирования строительства автомобильной дороги» для i -го конкурсного предложения осуществляется следующим образом:

- в случае, если начальное значение критерия «Объем предоставляемого государственного финансирования строительства автомобильной дороги» $DISC(\Phi_{max})$ равно наименьшему из предложенных значений по критерию «Объем предоставляемого государ-

ственного финансирования строительства автомобильной дороги» среди всех конкурсных предложений $Min^n(DISC(\Phi))$, то начисляемый конкурсный бал i -го конкурсного предложения по данному критерию $R(\Phi_i)$ приравнивается 0;

- в остальных случаях расчет начисляемого конкурсного балла производится путем умножения коэффициента значимости данного критерия (k_4) на отношение разности начального значения критерия, приведенного к уровню текущих цен ($DISC(\Phi_{max})$) и предложенного значения по данному критерию, приведенного к уровню текущих цен, содержащемуся в i -м конкурсном предложении ($DISC(\Phi_i)$) к разности начального значения критерия, приведенного к уровню текущих цен ($DISC(\Phi_{max})$) и наименьшего приведенного к уровню текущих цен значения по данному критерию среди всех конкурсных предложений ($Min^n(DISC(\Phi))$) по формуле 9 [6]:

$$R(\Phi_j) = \frac{DISC(\Phi_{max}) - DISC(\Phi_j)}{DISC(\Phi_{max}) - Min^n(DISC(\Phi))} \times k_4, \quad (9)$$

где:

$R(\Phi_i)$ — начисляемый конкурсный бал i -го конкурсного предложения по критерию «Объем предоставляемого государственного финансирования строительства автомобильной дороги»;

$DISC(\Phi_j)$ — приведенное к уровню текущих цен значение i -го конкурсного предложения по критерию «Объем предоставляемого государственного финансирования строительства автомобильной дороги», млн руб.;

$DISC(\Phi_{max})$ — приведенное к уровню текущих цен начальное значение критерия «Объем предоставляемого государственного финансирования строительства автомобильной дороги», млн руб.;

$Min^n(DISC(\Phi))$ — наименьшее приведенное к уровню текущих цен значение по критерию «Объем предоставляемого государ-

ственного финансирования строительства автомобильной дороги» среди всех конкурсных предложений, где n — количество конкурсных предложений, млн руб.;

k_4 — коэффициент, учитывающий значимость (вес) критерия «Объем предоставляемого государственного финансирования строительства автомагистрали».

В отношении существующей процедуры оценки предложений участников по критерию «Объем предоставляемого государственного финансирования строительства автомагистрали» его начального значения и предела изменения начального значения, следует отметить, что возможность изменения начального значения данного критерия до 0 руб. [5, 6] приводит к резонному вопросу: «Если существуют такие участники конкурса, которым не нужна государственная поддержка, зачем за этой самой поддержкой они пришли, пройдя достаточно сложную процедуру отбора инвестиционных проектов?» Интуитивно понятно, что должен существовать некоторый предел уменьшения объема государственной поддержки, после преодоления которого инвестиционный проект теряет всякий экономический смысл для частного инвестора и вероятность успешной реализации для государства. Это обуславливает необходимость аргументированного обоснования предельного значения возможного уменьшения объема государственной поддержки, что и осуществит автор ниже.

По ныне действующей в России процедуре конкурсное предложение признается не соответствующим требованиям конкурса и не оценивается по данному критерию в случае, если [5]:

- а) в отношении какого-либо календарного года в течение всего срока строительства объекта участником конкурса предложен объем государственного финансирования строительства, превышающий объем государственного финансирования, предусмотренный в отношении данного календарного года в паспорте инвестиционного проекта (утверждено распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2006 г. № 1708-р), и/или

- б) предложенный участником конкурса суммарный объем государственного финансирования строительства автомобильной дороги превышает начальное значение критерия Φ_{\max} или оказывается ниже предела изменения (уменьшения) начального значения критерия Φ_{\min} , и (или)
- в) участником конкурса не представлены обосновывающие документы и материалы, предусмотренные конкурсной документацией, или указанные документы и материалы представлены с нарушением требований конкурсной документации.

Конкурсное предложение также может быть признано не соответствующим конкурсным требованиям по настоящему критерию, в случае нарушения иных установленных требований конкурсной документации в отношении данного критерия конкурса.

Для i -го конкурсного предложения, расчет суммарного конкурсного балла R_i осуществляется в соответствии с формулой 10 [6]:

$$R_i = R((T_{cp}^I)_i) + R(g_i) + R(C_i) + R(\Phi_i), \quad (10)$$

где:

R_i — суммарный конкурсный балл i -го конкурсного предложения;

$R((T_{cp}^I)_i)$ — начисленный конкурсный балл i -го конкурсного предложения по критерию «Средневзвешенный размер тарифа I-й тарифной группы⁴³»;

$R(g_i)$ — начисленный конкурсный балл i -го конкурсного предложения по критерию «Снижение гарантии минимального дохода»;

$R(C_i)$ — начисленный конкурсный балл i -го конкурсного предложения по критерию «Сроки создания автомобильной дороги»;

$R(\Phi_i)$ — начисленный конкурсный балл i -го конкурсного предложения по критерию «Объем предоставляемого госу-

⁴³ К I-й тарифной группе относятся следующие группы и виды автотранспортных средств: мотоциклы с прицепом (коляской) и без них, легковые автомобили с прицепом и без них, фургоны, микроавтобусы с числом мест для сидения до 11, грузовые автомобили общей массой до 3,5 тонн и количеством осей не более 2.

дарственного финансирования строительства автомобильной дороги».

Победитель конкурса определяется путем ранжирования конкурсной комиссией конкурсных предложений по результатам рассмотрения и оценки представленных конкурсных предложений в порядке, установленном в конкурсной документации.

Наивысший рейтинг (первое место) присваивается конкурсному предложению, получившему в результате оценки наивысший суммарный балл (формула 10), т. е. содержащему наилучшие условия из всех условий, предложенных в оцениваемых конкурсных предложениях.

Далее остальные конкурсные предложения ранжируются конкурсной комиссией по убыванию суммарного результата по каждому конкурсному предложению. Каждому из оцениваемых конкурсных предложений конкурсной комиссией присваивается свой рейтинг (порядковое место).

В случае, если два и более конкурсных предложения содержат равные наилучшие условия (одинаковый рейтинг), победителем конкурса признается участник, раньше всех других участников конкурса представивший в конкурсную комиссию свое конкурсное предложение.

Из осуществленного выше анализа логично вытекает необходимость:

- а) научного обоснования пределов эффективного соотношения объемов государственных и частных инвестиций в реализацию конкретных транспортных проектов, повышающего вероятность их успешной реализации на основе ГЧП;
- б) совершенствования методики объективной оценки конкурсных предложений в борьбе за право быть одной из сторон концессионного соглашения (в частности, в отношении оценки по критерию «Объем предоставляемой государственной поддержки»);
- в) научного обоснования необходимости использования критерия «Сроки создания автомобильной дороги» в концессионных конкурсах;

г) разработки рекомендаций по совершенствованию существующих процедур концессионного конкурса и фиксации срока операционной концессии в Базовом сценарии в части определения и замены дискретного значения на эффективный диапазон, чему автор и посвящает свое дальнейшее исследование.

Глава 3

**Направления
по совершенствованию
механизма государственно-
частного партнерства
в транспортных отраслях**

3.1. Совершенствование методики организации и проведения концессионных конкурсов

В настоящем исследовании в качестве формы государственного участия в финансировании инвестиционных проектов транспортной инфраструктуры, реализуемых на основе государственно-частного партнерства, автором рассматривается предоставление субсидий на сооружение пусковых комплексов, возводимых в рамках проекта. Источником бюджетных средств выступает Инвестиционный фонд Российской Федерации. Причиной такого выбора послужило то, что данная форма господдержки и источник бюджетных средств, по мнению автора, нашли наиболее широкое распространение в современной России.

Для целей анализа и обоснования рационального долевого участия государственных органов в финансировании каждого отдельного проектного решения в исследовании приняты следующие ограничения:

- а) субсидии государственных органов выделяются в порядке софинансирования затрат на строительство пусковых комплексов (совместно с частными инвесторами-участниками). При этом объем затрат на их сооружение формируется с учетом возмещения налога на добавленную стоимость, создания банковских резервов, выплаты комиссий финансовым организациям и пр.;
- б) объем субсидий в каждый отдельный период (этап) сооружения каждого объекта рассчитывается как доля от общего объема затрат на строительство всех пусковых комплексов проекта в соответствующем периоде по установленному проценту;

в) финансовый рычаг⁴⁴ применяется к потребности в финансировании, оставшейся после вычета объема субсидии из общей суммы затрат на сооружение объектов проекта.

Помимо предоставления субсидий на строительство объектов проекта государство берет на себя затраты по отводу земельных участков под сооружение объектов, включая их изъятие и выкуп. Данные издержки не входят в понятие государственной субсидии, но учитываются при расчете бюджетной эффективности проекта.

Кроме того, для уменьшения влияния факторов неопределенности на результаты исследования, а также с целью использования накопленного отечественного опыта в исследовании рассматривается практика сооружения крупных объектов автодорожной инфраструктуры федерального значения, когда со стороны государства выступает только один партнер — Российская Федерация (в отличие, например, от региональных проектов, когда государственную сторону обычно еще представляют региональные и /или муниципальные органы власти).

Для выявления наметившихся общих тенденций, с точки зрения объемов предоставляемой государственной поддержки на реализацию автодорожных проектов на основе ГЧП и научного обоснования их наиболее рациональной величины, автором были рассмотрены проектные расчетные данные⁴⁵ по 14 пусковым комплексам автомобильных дорог, имеющих самостоятельное значение, претендующих на получение бюджетных средств из Инвестиционного фонда РФ и реализуемых на основе концессионных соглашений⁴⁶. Расчет проводился с учетом 5 различных дискретных сроков операционной концессии (20, 25, 30, 35 и 40 лет)

⁴⁴ Финансовый рычаг — это повышение эффективности проекта за счет привлечения внешних кредитов, несмотря на расходы по их оплате.

⁴⁵ По причине коммерческой ценности данных проектов используемые в работе значения были изменены с сохранением тренда.

⁴⁶ В своих исследованиях автор исходил из предположения, что расчетные данные, полученные в результате подготовки финансовых обоснований (бизнес-планов) проектов, используются государством для формирования граничных условий по соответствующим критериям оценки. Данное предположение

и 4 дискретных значений структуры частного капитала (соотношения собственные/заемные средства) — 30/70%, 20/80%, 10/90% и 5/95%.

Всего было обработано: 280 ($14 \times 5 \times 4$) ед. исходных расчетных данных. Их анализ проводился в двух направлениях посредством интервального распределения фактических значений удельных объемов предоставляемой государственной поддержки:

- относительно срока операционной концессии без учета структуры частного капитала;
- относительно структуры частного капитала без учета срока операционной концессии.

В обоих случаях для более детального анализа данные дифференцировались на 10 интервалов (по 10% каждый⁴⁷), что позволило рассмотреть все наиболее вероятные варианты удельных объемов предоставляемой государством финансовой поддержки для реализации крупных транспортных проектов в автодорожной отрасли на основе концессионных соглашений как наиболее распространенной формы ГЧП. Полученные результаты достаточно аргументированы и обладают необходимой степенью точности для целей, поставленных в настоящем исследовании.

Результат распределения значений удельных объемов предоставляемой государственной поддержки относительно срока операционной концессии без учета структуры частного капитала приведен в табл. 22 Приложения 2. Гистограмма, построенная на полученных расчетных значениях, отображена на рис. 7.

10-интервальное распределение значений удельных объемов предоставляемой государственной поддержки относительно структуры частного капитала без учета срока операционной концессии приведено в табл. 23 (Приложение 2). Результирующая гистограмма изображена на рис. 8.

имеет вполне реалистичную основу, подтвержденную значительным практическим опытом автора в данной сфере.

⁴⁷ Кроме левого крайнего интервала, ширина которого составляет 11%.

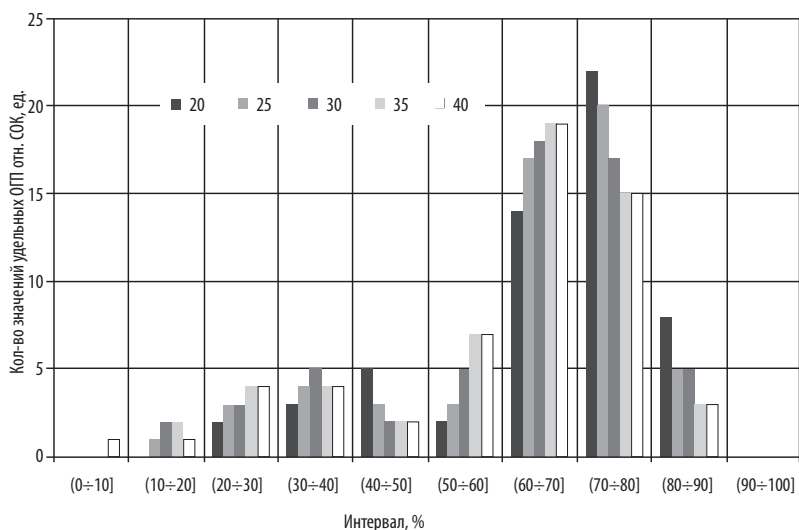


Рис. 7. Общее интервальное распределение значений удельных объемов предоставляемой государственной поддержки (ОГП) относительно срока операционной концессии (СОК) без учета структуры частного капитала

Источник: рисунок составлен автором

Проведенный анализ в двух направлениях (табл. 22, 23 Приложения 2; рис. 7, 8) принес схожие результаты. При этом по наибольшему количеству зафиксированных в реальной практике значений удельных объемов государственной поддержки явно выделяются два интервала: (60 ÷ 70]% и (70 ÷ 80]%, значительно превосходящие остальные.

Абсолютное и относительное количество значений удельных объемов предоставляемой государственной поддержки относительно срока операционной концессии без учета структуры частного капитала для интервалов (60 ÷ 70]% и (70 ÷ 80]% приведено в табл. 14, объемов предоставляемой государственной поддержки относительно структуры частного капитала без учета срока операционной концессии — в табл. 15.

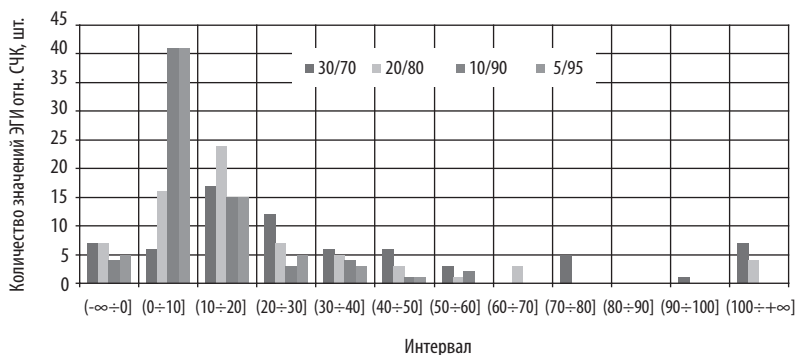


Рис. 8. Общее интервальное распределение значений удельных объемов предоставляемой государственной поддержки (ОГП) относительно структуры частного капитала (СЧК) без учета срока операционной концессии

Источник: рисунок составлен автором

Данные табл. 14, 15 в обоих рассматриваемых случаях демонстрируют полное совпадение в количестве значений удельных объемов предоставляемой государственной поддержки, принадлежащих интервалам (60 ÷ 70]% и (70 ÷ 80]%, 176 ед., или 62,8%, что убедительно свидетельствует о превосходстве именно данных интервалов над остальными в проведенном анализе (к структуре частного капитала и срокам операционной концессии).

Таблица 14

Интервальное распределение (60 ÷ 80]% значений удельных объемов предоставляемой государственной поддержки (ОГП) относительно срока операционной концессии (СОК) без учета структуры частного капитала

| Интервал, % | Кол-во значений удельных ОГП относительно СОК, принадлежащих интервалу (60 ÷ 80] % | |
|-------------|--|------------------|
| | Абсолютное, ед. | Относительное, % |
| (60 ÷ 70] | 87 | 31,1 |
| (70 ÷ 80] | 89 | 31,7 |
| ИТОГО | 176 (280) | 62,8 (100) |

Источник: таблица составлена автором

Кроме того, практически эквивалентное количество значений удельных объемов предоставляемой государством финансовой поддержки, принадлежащих каждому из рассматриваемых интервалов (60÷70]% и (70÷80]% (87 и 89 (табл. 14), 88 и 88 (табл. 15) соответственно), говорит о возможности слияния данных интервалов в общий: (60÷80]%.

Таблица 15

Интервальное распределение (60÷80] % значений удельных объемов предоставляемой государственной поддержки (ОГП) относительно структуры частного капитала (СЧК) без учета срока операционной концессии

| Интервал, % | Кол-во значений удельных ОГП относительно СЧК, принадлежащих интервалу (60÷80]% | |
|-------------|---|------------------|
| | Абсолютное, ед. | Относительное, % |
| (60÷70] | 88 | 31,4 |
| (70÷80] | 88 | 31,4 |
| ИТОГО | 176 (280) | 62,8 (100) |

Источник: таблица составлена автором

Таким образом, 62,8% (табл. 14, 15) расчетных результатов принадлежат объединенному интервалу (60÷80]% значений удельных объемов государственной финансовой поддержки⁴⁸ на строительство объектов автодорожной инфраструктуры (автомобильные дороги, искусственные сооружения на дорогах, крупные и средние мосты и/или иные сооружения), который и следует рассматривать в качестве наиболее эффективного из возможных соотношений государственных и частных инвестиций в реализацию крупных проектов транспортной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства (на долю частного инвестора соответственно приходятся оставшиеся (20÷40]% от общего объема финансирования).

⁴⁸ От общего объема затрат на строительство в рамках соответствующего проекта ГЧП.

Предоставление государственной поддержки в удельных объемах, попадающих в данный интервал, еще не является гарантией успешной реализации инвестиционного проекта, однако, безусловно, повышает ее вероятность, что, по мнению автора, необходимо учитывать при осуществлении утвержденной президентом и правительством России государственной транспортной стратегии по выводу транспортного комплекса страны из затянувшегося системного кризиса.

Обоснованные в настоящем исследовании результаты имеют важное практическое значение как в качестве самостоятельного эталонного ориентира при подготовке финансовых обоснований инфраструктурных транспортных проектов, так и в качестве промежуточного результата для усовершенствования автором существующей методики оценки предложений участников концессионных конкурсов по реализации крупных транспортных проектов на основе ГЧП.

Наличие в отечественной конкурсной документации критерия «Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство объекта концессионного соглашения» с пределом изменения начального значения до 0 руб.⁴⁹, по мнению автора, говорит о привлекательности такого конкурса для спекулятивных участников и снижает вероятность успешной реализации такого проекта для государства. Основанием для такого вывода является обоснованная автором ранее наиболее эффективная величина долевого участия государства (см. раздел 3.1) в реализации инфраструктурных транспортных проектов ГЧП, лежащая в интервале (60 ÷ 80)% от общего объема затрат на строительство объекта соглашения. Хотя даже на бытовом уровне понятно, что в нынешних экономических условиях предположить наличие добросовестного участника конкурса, полностью отказывающегося от государственных инвестиций в строительство капитало-

⁴⁹ Такой предел изменения начального критерия «Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги» был предусмотрен во всех известных автору федеральных проектах, итоги конкурса по которым уже подведены [5, 6].

емких объектов транспортной инфраструктуры, представляется малореальным.

Также следует учесть, что срок концессионного соглашения, в том числе и срок окупаемости сооружаемого объекта (срок операционной концессии) для частного инвестора не является предметом конкурса, а фиксируется⁵⁰ в конкурсной документации государством.

Поэтому в настоящем исследовании поставлена задача — найти такой предел изменения начального значения критерия «Объем предоставляемой государственной поддержки на сооружение объекта концессионного соглашения» (на примере автомобильной отрасли), который будет способствовать квалифицированному отбору профессиональных участников, а не привлекать на конкурс «темных лошадок».

Рассмотрим подробнее один из основных и широко используемых в современной отечественной практике оценки предложений участников концессионных конкурсов критерий: «Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги» и особенности его применения.

Вес данного критерия обычно составляет 0,25 в сумме всех критериев конкурса, равных 1 (табл. 16).

Проведем исследование, направленное на выявление определенного профиля в потенциальной возможности снижения объема государственной поддержки добросовестным участником конкурса, который может явиться ограничением снизу для величины относительного снижения начального значения критерия «Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство объекта концессионного соглашения», используемой в автомобильных концессионных конкурсах.

Для этого воспользуемся реальными данными, характеризующими объем государственной поддержки, установленный

⁵⁰ За счет уменьшения участником значений критерия «Сроки создания автомобильной дороги» до минимально возможного (табл. 16) возможно незначительное увеличение срока эксплуатации до 6 мес. в рамках общего срока действия концессионного договора.

Таблица 16

Сводная система параметров критериев концессионного конкурса

| № п/п | Критерий конкурса | Начальное значение критерия | Предел изменения начального значения | Требование к изменению начального значения критерия | Коэффициент, учитывающий значимость (вес) критерия |
|-------|---|---|---|---|--|
| 1 | Средневзвешенный размер тарифа для автотранспортных средств I-й тарифной группы | $(T_{cp}^I)_{max} = 5,0$ руб./км | $(T_{cp}^I)_{min} = 1,9$ руб./км | уменьшение | $k_1 = 0,25$ |
| 2 | Снижение гарантии минимального дохода | $\vartheta_{max} = 100\%$ | $\vartheta_{min} = 0,00\%$ | уменьшение | $k_2 = 0,25$ |
| 3 | Сроки создания автомобильной дороги | $C_{max} = 30$ мес. с даты получения разрешения на строительство автомобильной дороги | $C_{min} = 24$ мес. с даты получения разрешения на строительство автомобильной дороги | уменьшение | $k_3 = 0,25$ |
| 4 | Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги | $\Phi_{max} = 11\,437$ млн руб. в ценах соответствующих лет | $\Phi_{min} = 0$ млн руб. в ценах соответствующих лет | уменьшение | $k_4 = 0,25$ |

Источник: [78]

для сооружения рассмотренных ранее 14 пусковых комплексов⁵¹ автомобильных дорог различной протяженности и используемый в соответствующих финансовых обоснованиях (бизнес-планах) проектов. В расчетах использовались четыре дискретных значения

⁵¹ Здесь и далее понимаются условные участки (пусковые комплексы) платных автомобильных дорог, являющиеся результатом обобщения ряда реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности. Приведенные значения изменены, тренд сохранен.

структуры частного капитала (собственные/заемные средства): 30/70%, 20/80%, 10/90% и 5/95%.

Поскольку срок сооружения автомобильной дороги варьируется в концессионных конкурсах в пределах от 24 до 48 месяцев, а срок действия концессионного соглашения составляет 30 лет [5, 6], то для упрощения дальнейших расчетов срок операционной концессии⁵² будем считать равным 25 годам.

Начисление конкурсных баллов по критерию «Сроки сооружения автомобильной дороги» производится⁵³ за уменьшение установленного начального значения этого критерия, равного Φ_{max} млн руб.⁵⁴, до допустимого предела его уменьшения, т. е. $\Phi_{min} = 0$ млн руб.

Предположим, что добросовестный участник конкурса в своем предложении, руководствуясь своими финансовыми возможностями и достигнутыми результатами эффективности производственной, финансовой и прочими видами собственной деятельности, объективно определил минимальный объем государственной поддержки, который ему будет необходим для успешной реализации конкурсного инвестиционного транспортного проекта. Отметим при этом, что структура своего капитала данного частного инвестора-участника рассчитывалась из расчета устойчивого, низкорискового соотношения частного капитала (собственные/заемные средства): 30/70% и 20/80%, поэтому источником возможного тендерного снижения его предложений может явиться только увеличение доли заемных средств в структуре частного капитала данного концессионера.

⁵² Под сроком операционной концессии здесь и далее понимается срок, в течение которого автомобильного дорога будет эксплуатироваться на платной основе (в рамках существующего концессионного договора), строительство автодороги и необходимой придорожной инфраструктуры должно быть полностью завершено.

⁵³ В исследовании автором использовалась обобщенная процедура (порядок) оценки конкурсных предложений, являющейся результатом пересечения основных положений конкурсной документации [5, 6].

⁵⁴ Очевидно, что значение критерия Φ_{max} имеет числовую величину, но для цели настоящего исследования ее размер не имеет принципиального значения.

Рассмотрим два возможных сценария оценки частным инвестором — участником конкурса финансовой эффективности для него проекта в зависимости от величины удельных объемов предоставляемой государственной поддержки:

- а) при структуре частного капитала (собственные/заемные средства): 30/70%;
- б) при структуре частного капитала: 20/80%.

Рассматривать другие варианты указанной структуры (10/90% и 5/95%) в качестве Базовых сценариев нет необходимости, поскольку именно принятые к рассмотрению в качестве базовых варианты обеспечивают частному инвестору — участнику конкурса максимально допустимый диапазон снижения начального значения критерия «Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги».

При рассмотрении первого варианта Базового сценария (структура частного капитала — 30/70%), по формуле 11⁵⁵ были рассчитаны значения относительного изменения объема государственной поддержки при изменении структуры частного капитала:

$$\text{ОИОГП}(25)_i^{\frac{30}{70}} = \frac{\text{ОГП}(25)_i^{\frac{30}{70}} - \text{ОГП}(25)_i^j}{\text{ОГП}(25)_i^{\frac{30}{70}}}, \quad (11)$$

где:

$\text{ОИОГП}(25)_i^{\frac{30}{70}}$ — относительное изменение удельного объема государственной поддержки, предоставляемой для i -го пускового комплекса при 25-летнем сроке операционной концессии и структуре частного капитала Базового сценария 30/70%;

$\text{ОГП}(25)_i^{\frac{30}{70}}$ — удельный объем государственной поддержки, предоставляемой для i -го пускового комплекса при 25-летнем сроке операционной концессии и структуре частного капитала Базового сценария 30/70%;

⁵⁵ Формула составлена автором.

$ОГП(25)_i^j$ — удельный объем государственной поддержки, предоставляемой для i -го пускового комплекса при 25-летнем сроке операционной концессии и j -й структуре частного капитала (20/80%, 10/90% и 5/95%);

i — номер пускового комплекса.

Далее рассмотрим второй вариант Базового сценария и структуру капитала частного участника, равную 20/80%. Для расчетов воспользуемся формулой 12⁵⁶, приведенной ниже и основанной на схожих с формулой 11 принципах:

$$ОИОГП(25)_i^{80} = \frac{ОГП(25)_i^{80} - ОГП(25)_i^j}{ОГП(25)_i^{80}}, \quad (12)$$

где:

$ОИОГП(25)_i^{80}$ — относительное изменение удельного объема государственной поддержки, предоставляемой для i -го пускового комплекса при 25-летнем сроке операционной концессии и структуре частного капитала Базового сценария 20/80%;

$ОГП(25)_i^{80}$ — удельный объем государственной поддержки, предоставляемой для i -го пускового комплекса при 25-летнем сроке операционной концессии и структуре частного капитала Базового сценария 20/80%;

$ОГП(25)_i^j$ — удельный объем государственной поддержки, предоставляемой для i -го пускового комплекса при 25-летнем сроке операционной концессии и j -й структуре частного капитала (30/70%, 10/90% и 5/95%);

i — номер пускового комплекса.

Результаты расчетов по формуле 11 сведены в табл. 24 Приложения 2, их графическое представление дано на рис. 9.

Результаты демонстрируют, что для 78,6% пусковых комплексов (11 из 14) изменение удельного объема (доли) предоставляемой государством поддержки при уменьшении доли собственных

⁵⁶ Формула составлена автором.



Рис. 9. Относительное изменение удельного объема государственной поддержки (ОИОГП), предоставляемой для пусковых комплексов № 1–14 относительно структуры частного капитала (СЧК) 30/70%

Источник: рисунок составлен автором

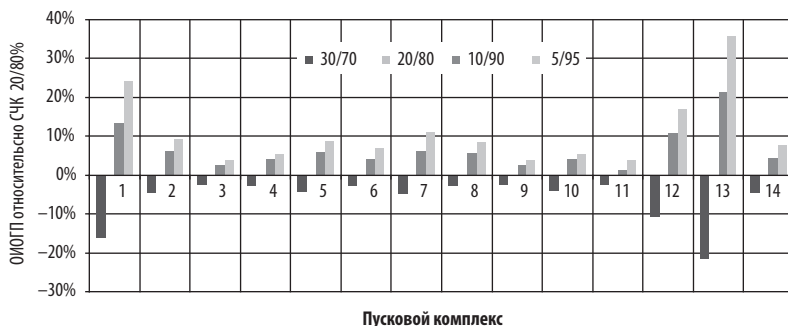


Рис. 10. Относительное изменение удельного объема государственной поддержки (ОИОГП), предоставляемой для пусковых комплексов № 1–14 относительно структуры частного капитала (СЧК) 20/80%

Источник: рисунок составлен автором

средств и увеличении доли заемных в структуре частного капитала не превышает 15%.

Таким образом, 15% характеризуют предел изменения (снижения) начального значения критерия конкурса «Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной

дороги» добросовестным участником при структуре частного капитала в Базовом сценарии, соответствующей отношению 30/70%.

Теперь рассмотрим результаты расчетов для второго варианта Базового сценария и структуры капитала частного участника, равного 20/80% по формуле 12.

Полученные значения расчета относительного изменения удельного объема государственной поддержки при структуре частного капитала Базового сценария 20/80 в табличном виде приведены в табл. 25 Приложения 2, в виде гистограммы — на рис. 10.

Здесь для того же количества пусковых комплексов (78,6%: 11 из 14) отклонение удельного объема предоставляемой государством поддержки при уменьшении доли собственных средств и увеличении доли заемных не превышает уже 11%.

11% также характеризуют предел изменения (снижения) начального значения критерия конкурса «Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги» при структуре частного капитала в Базовом сценарии, равной 20/80%.

Далее проведем интервальное распределение полученных результатов исследования двух вариантов Базового сценария. Для анализа использовались 7 интервалов шириной 10% каждый⁵⁷, что позволило рассмотреть наиболее интересные варианты удельного объема предоставляемых государством ассигнований для проектов государственно-частного партнерства в дорожной отрасли с точностью, достаточной для целей проводимой работы.

В табл. 17 и на рис. 11 представлены результаты такого распределения.

Результаты проведенного исследования показали, что использование в качестве предела изменения начального значения критерия «Сроки создания автомобильной дороги» Φ_{min} равного 0 млн руб., или 100% в современных концессионных конкурсах, ведет к недобросовестной конкуренции, появлению спекулятивных участников и, как следствие, снижению вероятности успешной реализации такого проекта.

⁵⁷ Кроме крайних интервалов, попадание в которые не представляет интереса для целей проводимого исследования.

Таблица 17

Общее интервальное распределение значений относительного изменения удельного объема государственной поддержки (ОИОГП) относительно структуры частного капитала (СЧК) 30/70 и 20/80

| Интервал, % | Кол-во значений изменения ОИОГП, ед. (%) | | ИТОГО |
|---------------------|--|-----------------|----------|
| | Отн. СЧК 30/70% | Отн. СЧК 20/80% | |
| $[-\infty \div 0]$ | 0 (0) | 14 (33) | 14 (16) |
| $(0 \div 10]$ | 25 (59) | 21 (50) | 46 (55) |
| $(10 \div 20]$ | 12 (29) | 4 (10) | 16 (19) |
| $(20 \div 30]$ | 2 (5) | 2 (5) | 4 (5) |
| $(30 \div 40]$ | 2 (5) | 1 (2) | 3 (4) |
| $(40 \div 50]$ | 1 (2) | 0 (0) | 1 (1) |
| $(50 \div +\infty]$ | 0 (0) | 0 (0) | 0 (0) |
| ИТОГО | 42 (100) | 42 (100) | 84 (100) |

Источник: таблица составлена автором

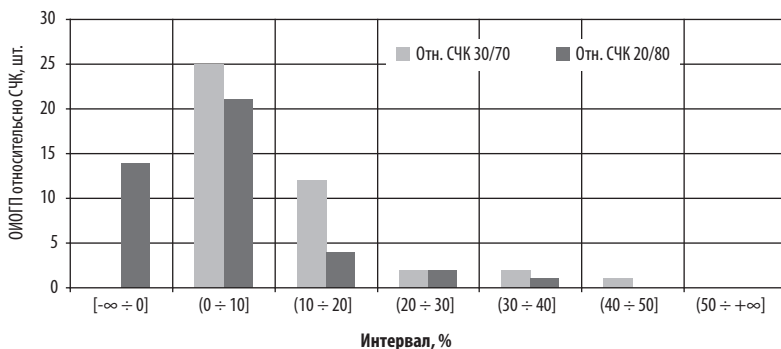


Рис. 11. Общее интервальное распределение значений относительного изменения удельного объема государственной поддержки (ОИОГП) относительно структуры частного капитала (СЧК) 30/70% и 20/80%

Источник: рисунок составлен автором

Табл. 17 и рис. 11 демонстрируют выявление тренда, показывающего, что изменения начального значения Φ_{min} должны быть ограничены сверху 20%, т. е. добросовестный участник концессионного конкурса может снизить начальное значение критерия «Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги» не более чем на 20% (74% значений принадлежат данному интервалу, кроме того, если отрицательные значения объема господдержки исключить, как малоприменимые, то интервалу $(0 \div 20]\%$ уже будут принадлежать (см. табл. 17): $(46 + 16) / (84 - 14) \times 100 = 89\%$ значений).

Рассмотрение двух составляющих подинтервалов $(0 \div 10]\%$ и $(10 \div 20]\%$ (рис. 11) позволяет получить уточненные выводы.

Использование значений интервала $(0 \div 10]\%$ в качестве предела изменения начального значения критерия «Сроки создания автомобильной дороги» Φ_{min} можно рассматривать как «льготный» вариант, рекомендуемый к использованию в критериях концессионных конкурсов в период становления и отработки механизмов партнерства государства и частного бизнеса. Это позволит потенциальному участнику избежать высокорисковой необходимости привлечения и управления проектом со значительной долей заемного капитала (более 80%), повысит его устойчивость и доверие к государству, снизит спекулятивные настроения среди участников конкурсов. Данный интервал, по мнению автора, наиболее пригоден для современной России.

Значения из интервала $(10 \div 20]\%$ («стандартный» вариант) следует использовать в случаях, когда запас прочности и доверия к государству у частного инвестора сформирован и высок и государству пришла пора позаботиться о максимальной отдаче от концессионного проекта, т. е. снизить свою долю прямых бюджетных затрат.

Подводя итоги данному этапу проводимого исследования, можно утверждать, что полученные здесь результаты убедительно свидетельствуют о необходимости введения ограничений сверху числовым значениям в интервале $(0 \div 20]\%$ в зависимости от установленного предела изменения начального значения критерия

«Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги», используемого в процедуре оценки предложений участников концессионных конкурсов.

Практически для «льготного» варианта это означает, что предел изменения начального значения критерия «Сроки создания автомобильной дороги» Φ_{\min} будет составлять $100\% - 10\% = 90\%$, или 0,9 от Φ_{\max} (начального значения критерия). В сводном виде предлагаемая автором система критериальных параметров объективного определения победителей концессионных конкурсов за право участия частных инвесторов в реализации крупных объектов транспортной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства представлена далее в табл. 20.

Безусловно, полученные результаты исследования могут и должны быть, по мнению автора, учтены при проведении будущих концессионных конкурсов, являющихся важным инструментом успешного осуществления государственной транспортной стратегии по оптимизации материально-технической базы единого транспортного комплекса страны и вывода его из кризисного состояния.

3.2. Оценка эффективности государственных инвестиций при реализации инвестиционных проектов с применением механизма государственно-частного партнерства

Рассмотрим подробнее критерий «Срок создания и (или) реконструкции объекта концессионного соглашения», фигурирующий в перечне критериев концессионных конкурсов Федерального закона № 115 «О концессионных соглашениях» [18] как подлежащий обязательному учету, обратив внимание на его специфичность, особенно в случаях концессионных соглашений с последующей эксплуатацией на платной основе федеральных автомобильных дорог, искусственных сооружений на дорогах и /или иных дорожных объектов.

Для анализа используется авторская обобщенная процедура оценки конкурсных предложений (Обобщенная процедура), являющаяся результатом сопоставления основных предложений, содержащихся в пакетах конкурсной документации по представленным ниже федеральным автодорожным проектам, предполагаемым к реализации на основе ГЧП: «Скоростной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург на участке 15-й км — 58-й км» [6] и «Нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва — Минск» [5]. В Обобщенной процедуре рассматриваемый в этом разделе работы критерий используется под названием «Сроки создания автомобильной дороги» и исчисляется в календарных месяцах, т. е. определяет общую продолжительность времени сооружения инвестиционного объекта.

Поскольку значение данного критерия среди всех остальных критериев конкурса⁵⁸ достаточно велико (его доля составляет 25%, или 1/4 часть)⁵⁹, то, очевидно, что государство, вводя данный критерий, осознает его важность и необходимость для успешного отбора наиболее предпочтительного из всех предложений, поданных на конкурс частными инвесторами, желающими принять участие в реализации конкурсного инвестиционного объекта транспортной инфраструктуры.

Используя, с одной стороны, рассчитанные значения дисконтированного бюджетного денежного потока для 14 выше обозначенных самостоятельных участков⁶⁰ автомобильных дорог различной протяженности, а с другой стороны — существующую процедуру⁶¹ начисления конкурсных баллов по критерию «Срок создания автомобильной дороги», планируется исследовать степень влияния рассматриваемого критерия на ожидания государства и участников конкурса.

Расчет дисконтированного бюджетного денежного потока, генерируемый инвестиционным проектом, проводился по каждому из рассматриваемых 14 пусковых комплексов с учетом 4 дискретных значений структуры частного капитала (собственные/заемные средства): 30/70%, 20/80%, 10/90% и 5/95%.

Результаты расчетов⁶² дисконтированного бюджетного денежного потока каждого из 14 комплексов в графическом виде приведены на рис. 12 и рис. 19–21 Приложения 3.

⁵⁸ Сумма всех критериев конкурса равна 1 [5, 6].

⁵⁹ Здесь и далее при использовании числовой, табличной и прочей информации без ссылки на первоисточник в качестве источника используется Обобщенная процедура.

⁶⁰ Здесь и далее понимаются условные участки (пусковые комплексы) платных автомобильных дорог, являющиеся результатом обобщения ряда реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности. Приведенные значения изменены, тренд сохранен.

⁶¹ Имеется в виду авторская Обобщенная процедура.

⁶² Поскольку в данном исследовании используются расчетные параметры реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) инвестиционных проектов, имеющих коммерческую ценность, номенклатура их представления ограничена.

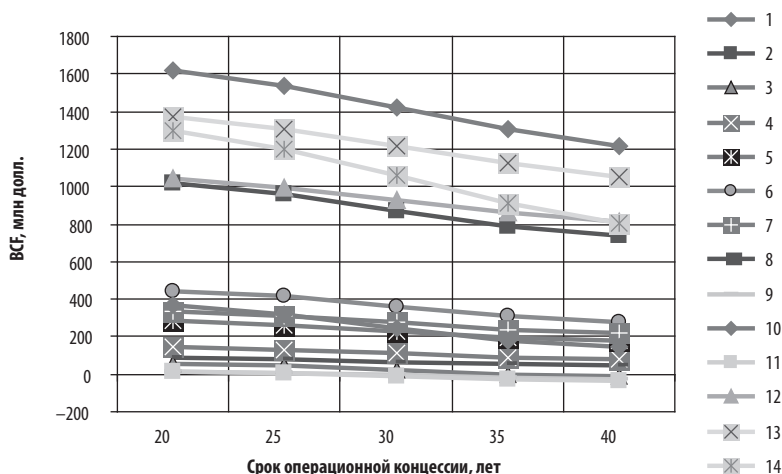


Рис. 12. Дисконтированный бюджетный денежный поток (BCF) для пусковых комплексов № 1–14 относительно срока операционной концессии при структуре частного капитала 30/70%

Источник: рисунок составлен автором по результатам обобщения 14 реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности. Приведенные значения изменены, тренд сохранен

В соответствии с утвержденной государством процедурой начисление конкурсных баллов по критерию «Сроки создания автомобильной дороги» производится на величину снижения в конкурсных предложениях общего срока сооружения объекта по сравнению с установленным в условиях конкурса его начальным значением, равным 30 месяцам, в пределах установленного минимально возможного его значения, соответствующего 24 месяцам [5].

Поскольку общий срок действия концессионного договора, установленный в конкурсной документации, составляет 30 лет [5, 6], то срок операционной концессии⁶³ в данном проекте мо-

⁶³ Под сроком операционной концессии здесь и далее понимается срок, в течение которого автомобильная дорога будет эксплуатироваться на платной основе (в рамках существующего концессионного договора), строительство автодороги и необходимой придорожной инфраструктуры должно быть полностью завершено.

жет составить от 28 лет (30 лет – 24 месяца) до 27 лет 6 месяцев (30 лет – 30 месяцев).

На основе значений дисконтированного бюджетного денежного потока⁶⁴, генерируемого инвестиционными проектами (рис. 12 и рис. 19–21 Приложения 3), можно без значительной погрешности принять, что для дискретных значений операционной концессии в 25 и 30 лет динамика дисконтированного бюджетного денежного потока для каждой рассматриваемой структуры частного капитала в рассматриваемых интервалах операционной концессии изменяется линейно на всем протяжении срока действия концессионного соглашения. Тогда среднее ежемесячное изменение дисконтированного бюджетного денежного потока (ИБДП) для каждого пускового комплекса можно рассчитать по формуле 13⁶⁵:

$$\text{ИБДП}_{\text{р}i}^j = \frac{BCF(30)_i^j - BCF(25)_i^j}{60}, \quad (13)$$

где:

$BCF(30)_i^j$ — дисконтированный бюджетный денежный поток для i -го пускового комплекса при 30-летнем сроке операционной концессии и j -й структуре частного капитала;

$BCF(25)_i^j$ — дисконтированный бюджетный денежный поток для i -го пускового комплекса при 25-летнем сроке операционной концессии и j -й структуре частного капитала;

i — номер пускового комплекса;

j — структура частного капитала (рассматриваются следующие дискретные значения соотношения собственного/заемного капитала: 30/70%, 20/80%, 10/90% и 5/95%);

60 — количество месяцев в интервале дискретных значений срока операционной концессии (25 ÷ 30] лет.

⁶⁴ Поскольку в данном исследовании используются расчетные параметры реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) инвестиционных проектов, имеющих коммерческую ценность, номенклатура их представления ограничена.

⁶⁵ Формула составлена автором.

Таким образом, полученные по формуле 13 результаты дадут представление об изменении дисконтированного бюджетного денежного потока с изменением значения критерия «Сроки создания автомобильной дороги», разбитые по исследуемым пусковым комплексам.

Для определения степени влияния от изменения значения исследуемого критерия на чистую приведенную стоимость проекта для каждого пускового комплекса, рассмотрим поведение кривых чистой приведенной стоимости⁶⁶ в отношении каждого пускового комплекса (рис. 13 и рис. 22–24 Приложения 3) и воспользуемся формулой 14⁶⁷.

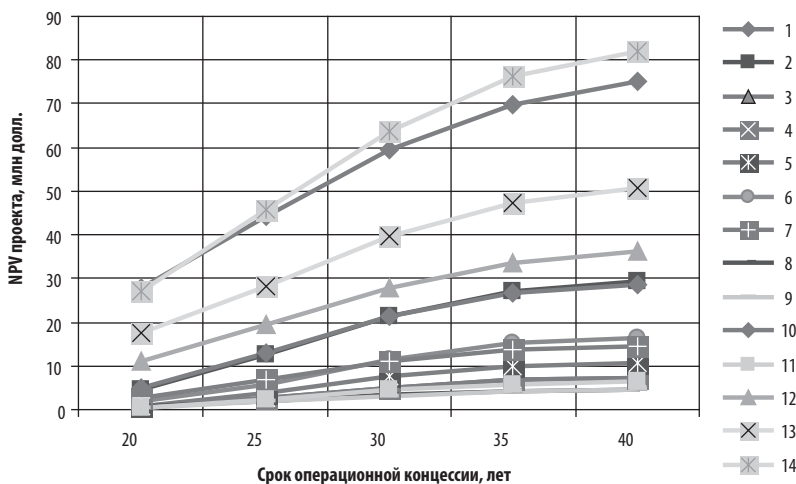


Рис. 13. Чистая приведенная стоимость проектов (NPV), реализуемых на пусковых комплексах № 1–14 относительно срока операционной концессии при структуре частного капитала 30/70%

Источник: рисунок составлен автором по результатам обобщения 14 реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности. Приведенные значения изменены, тренд сохранен

⁶⁶ Поскольку в данном исследовании используются расчетные параметры реальных финансовых обоснований (бизнес-планах) инвестиционных проектов, имеющих коммерческую ценность, номенклатура их представления ограничена.

⁶⁷ Формула составлена автором.

Предпосылкой к дальнейшим расчетам примем, что «де-факто» наиболее устойчивой структурой частного капитала является пропорция 20/80%. Предположим также, что кривая чистой приведенной стоимости реализации проекта для данной структуры частного капитала и рассматриваемого интервала операционной концессии изменяется линейно в течение всего срока действия концессионного соглашения.

Исходя из вышеизложенного, вычислим среднее ежемесячное изменение чистой приведенной стоимости проекта для пусковых комплексов № 1–14 по следующей формуле:

$$ИЧПС_{cp\ i}^{20/80} = \frac{NPV(30)_i^{20/80} - NPV(25)_i^{20/80}}{60}, \quad (14)$$

где:

$NPV(30)_i^{20/80}$ — чистая приведенная стоимость проекта для i -го пускового комплекса при 30-летнем сроке операционной концессии и структуре частного капитала 20/80;

$NPV(25)_i^{20/80}$ — чистая приведенная стоимость проекта для i -го пускового комплекса при 25-летнем сроке операционной концессии и структуре частного капитала 20/80;

i — номер пускового комплекса;

60 — количество месяцев в интервале дискретных значений срока операционной концессии (25 ÷ 30] лет.

Понятно, что государство весьма заинтересовано в увеличении бюджетного денежного потока, генерируемого проектом, а частный инвестор, наоборот, — в изменении в свою пользу чистой приведенной стоимости проекта. Таким образом становится понятным, как критерий «Сроки создания автомобильной дороги» на изменение дисконтированного бюджетного денежного потока и чистой приведенной стоимости сооружения объекта, а следовательно, и отражает интересы сторон — участников реализации инвестиционного проекта транспортной инфраструктуры на основе ГЧП. Более того, становится очевидной и цель любого проводи-

мого конкурса — инициация конкуренции между его участниками, естественно обуславливающая получение наиболее выгодного для организатора конкурса (в данном случае — государства) решения конкурсных задач.

Расчеты среднего ежемесячного изменения дисконтированного бюджетного денежного потока для пусковых комплексов № 1–14, проведенные в соответствии с описанной ранее методикой по формуле 13, сведены в табл. 26 Приложения 2. Графическое представление результатов дано на рис. 14.

Проанализировав полученные значения, не сложно прийти к выводу, что отрицательные значения среднего ежемесячного изменения дисконтированного бюджетного денежного потока (табл. 26 Приложения 2) говорят об его уменьшении при любых разрешенных значениях критерия «Сроки создания автомобильной дороги».

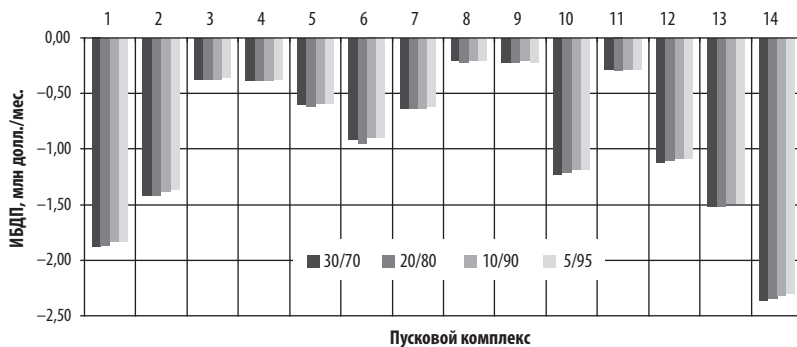


Рис. 14. Среднее ежемесячное изменение дисконтированного бюджетного денежного потока (ИБДП) для пусковых комплексов № 1–14 на интервале операционной концессии (25÷30) лет

Источник: рисунок составлен автором

Для рассматриваемых комплексов № 1–14 максимальное сокращение дисконтированного бюджетного денежного потока

может составить: $-2,37 \times 6 = -14,22$ млн долл. (см. табл. 26 Приложения 2: за $30 - 24 = 6$ мес.⁶⁸ для пускового комплекса № 14 и структуры частного капитала — 30/70), что соответствует уменьшению начального значения критерия до минимально возможного его значения — 24 месяца.

Далее проведем исследование степени влияния изменения значений рассматриваемого критерия на частных участников-инвесторов.

Результаты расчета среднего ежемесячного изменения чистой приведенной стоимости проекта для пусковых комплексов № 1–14 по формуле 14 в числовом виде приведены в табл. 27 Приложения 2 и в виде гистограммы — на рис. 15.

Полученные результаты исследования убедительно свидетельствуют о том, что для частного участника-инвестора достигаемые результаты прямо противоположны полученным ранее для государства.

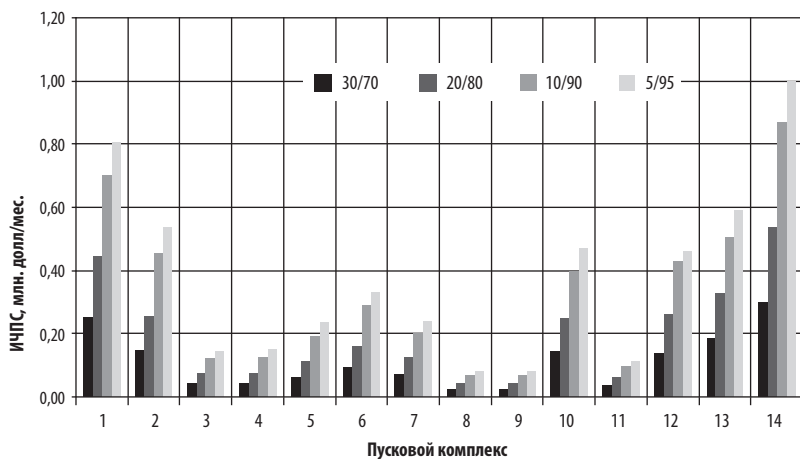


Рис. 15. Среднее ежемесячное изменение чистой приведенной стоимости проекта (ИЧПС) для пусковых комплексов № 1–14 на интервале операционной концессии (25÷30) лет

Источник: рисунок составлен автором

⁶⁸ Разница между начальным значением критерия конкурса «Сроки создания автомобильной дороги» и пределом его измерения.

Положительные значения среднего ежемесячного изменения чистой приведенной стоимости проекта сигнализируют об увеличении чистой приведенной стоимости проекта при любых разрешенных значениях изучаемого критерия. Максимальное увеличение чистой приведенной стоимости проекта наблюдается при уменьшении начального значения критерия (30 месяцев) до минимально возможного значения — 24 месяца [5] и составляет: $1,00 \times 6 = 6,00$ млн долл. (см. табл. 27 Приложения 2: за $30 - 24 = 6$ мес. для пускового комплекса № 14 и структуры частного капитала — 5/95).

Данные исследования со всей очевидностью подтверждают, что наличие в перечне подлежащих обязательному учету при проведении концессионных конкурсов критерия «Сроки сооружения инвестиционного объекта транспортной инфраструктуры (например, автомобильной дороги)» и существующая процедура начисления конкурсных баллов по данному критерию приводят к значительным убыткам для государства, а для частного сектора они дают ощутимую финансовую выгоду.

Следовательно, полученные результаты ставят под сомнение сам факт проведения концессионных конкурсов и объективность достигаемых от них результатов, что противоречит главной цели организации и проведения конкурсов вообще. Поэтому автор полагает, что необходимо изменить принятую сейчас в России процедуру заключения концессионных соглашений по реализации крупных инвестиционных объектов транспортной инфраструктуры за счет совершенствования подлежащей обязательному учету системы оценочных показателей, обуславливающих объективный выбор наилучшего конкурсного предложения.

Практически это означает, что при сохранении критерия «Сроки сооружения инвестиционного объекта транспортной инфраструктуры» необходимо отказаться от отдельной фиксации сроков сооружения и эксплуатации инвестиционного транспортного объекта в концессионном договоре, а определять в нем эти сроки в суммарном исчислении, поскольку от установленной отдельно в договоре длительности срока сооружения и эксплуа-

тации объекта частным инвестором серьезно зависят интересы государства и частного сектора, а поэтому они должны определяться в честной конкурентной борьбе в рамках проводимых курсов. Это, в свою очередь, означает, что необходимо научное обоснование начального значения данного критерия и разумных пределов его изменения, чему автор посвящает свои исследования далее.

Как автором уже было отмечено ранее (см. раздел 2.1), в действующей Методике расчета показателей и применения критериев эффективности региональных инвестиционных проектов [69] отсутствует возможность прозрачной конкурентной борьбы по критерию «Бюджетная эффективность инвестиционного проекта» среди проектов и частных инвесторов-инициаторов за бюджетные средства. Поскольку дальнейший отбор проектов совершенно непрозрачен с точки зрения используемых принципов, подходов и критериев экспертных советов профильных федеральных министерств, инвестиционной комиссии Минрегиона РФ, Правительственной комиссией и т. п.

Кроме того, в случаях, когда потребность в прямой финансовой государственной поддержке проекта устремляется к нулю, а, по мнению автора, это цель, к которой нужно стремиться в недалеком будущем, показатель данного критерия — «Индекс бюджетной эффективности» (PI_B) начинает терять всякий смысл, а ведь именно по нему государство оценивает бюджетную эффективность того или иного инвестиционного проекта.

Все вышесказанное ведет к необходимости наличия критерия оценки эффективности проекта и, соответственно, частного инвестора-партнера с точки зрения генерации последним относительного бюджетного денежного потока, *вне зависимости от объема предоставленной господдержки*.

Понимая актуальность совершенствования процесса отбора проектов для нашего государства, автор ввел новый показатель «Эффективность государственных инвестиций» (ЭГИ) при реализации инвестиционных транспортных проектов на основе государственно-частного партнерства, который определяется как от-

ношение суммарного дисконтированного денежного потока, к чистой приведенной стоимости проекта с учетом структуры частного капитала (формула 15⁶⁹):

$$\text{ЭГИ}_i(j, k) = \frac{BCF_i(j, k)}{NPV_i(j, k)}, \quad (15)$$

где:

$BCF_i(j, k)$ — дисконтированный бюджетный денежный поток, генерируемый инвестиционным проектом для i -го пускового комплекса при k -летнем сроке операционной концессии и j -й структуре частного капитала;

$NPV_i(j, k)$ — чистая приведенная стоимость проекта для i -го пускового комплекса при k -летнем сроке операционной концессии и j -й структуре частного капитала;

i — номер пускового комплекса;

j — структура частного капитала (в данном исследовании рассматриваются дискретные значения соотношения собственного/заемного капитала: 30/70%, 20/80%, 10/90% и 5/95%);

k — срок операционной концессии (в данном исследовании рассматриваются дискретные значения срока операционной концессии: 20, 25, 30, 35 и 40 лет).

Определяемое по предлагаемой автором формуле 15 значение показателя «Эффективность государственных инвестиций» демонстрирует в определенной степени эффективность деятельности частного инвестора, включающую синергетический эффект совместных инвестиций всех сторон — участниц реализации инвестиционного проекта на основе ГЧП.

Целью данного раздела исследований является установление наиболее рационального диапазона значений ЭГИ, демонстрирующих приемлемую для государства эффективность деятельности частного инвестора по реализации инвестиционного транспорт-

⁶⁹ Формула составлена автором.

ного проекта на стадиях его строительства и концессионного срока эксплуатации. Результаты расчетов экономической эффективности государственной доли инвестирования в проекты по формуле 15 для рассматриваемых объектов строительства автомобильных дорог (№1–14) в зависимости от сроков операционной концессии, т. е. их эксплуатации частным инвестором, и структуры частного капитала приведены в табл. 28–31 Приложения 2. В графическом виде эти результаты представлены на рис. 16 и рис. 25–27 Приложения 3.

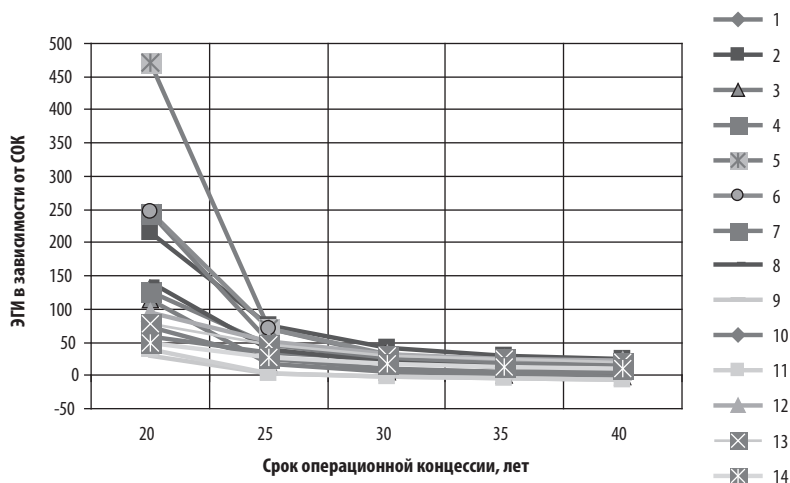


Рис. 16. Эффективность государственных инвестиций (ЭГИ) на пусковых комплексах № 1–14 в зависимости от срока операционной концессии (СОК) при структуре частного капитала 30/70%

Источник: рисунок составлен автором

Анализ динамики показателя «Эффективность государственных инвестиций» (ЭГИ) при реализации инвестиционных транспортных проектов на основе государственно-частного партнерства в зависимости от различных сроков операционной концессии убедительно свидетельствует о следующем:

- 1) кривые ЭГИ очень близки на всех рассматриваемых объектах, полиномиально увеличиваясь с уменьшением срока операционной концессии;
- 2) зависимость ЭГИ от структуры частного капитала весьма существенная и наглядно выражена в большей крутизне кривых при увеличении доли заемных средств в структуре частного капитала.

Следует отметить, что все полученные кривые, отражающие расчетные значения показателя «Эффективность государственных инвестиций» при реализации инвестиционных транспортных проектов на основе государственно-частного партнерства (в абсолютном значении: $14 \times 4 = 56$ шт., где 14 — количество рассматриваемых инвестиционных объектов (пусковых комплексов), а 4 — количество дискретных значений структуры частного капитала) при всех принятых наиболее реальных значениях структур частного капитала (рис. 16 и рис. 25–27 Приложения 3) за пределами 30-летнего срока операционной концессии демонстрируют минимальные значения, вплоть до отрицательных. Однако приходящиеся во всех расчетных случаях максимальные значения рассматриваемого показателя на интервал концессионных сроков эксплуатации объектов от 20 до 30 лет позволяют уверенно рекомендовать именно данный диапазон в качестве предпочтительного для государства срока операционной концессии при реализации инвестиционных транспортных проектов сооружения платных автомобильных дорог на основе ГЧП.

Поскольку в предыдущем разделе была убедительно аргументирована необходимость введения в систему критериальных конкурсных показателей нового критерия «Срок эксплуатации объекта концессионного соглашения (срок операционной концессии)», то обоснованные в настоящем разделе книги наиболее рациональные значения этого показателя, лежащие в диапазоне $[20 \div 30]$ лет, можно рекомендовать в качестве эталонного значения данного критерия при выявлении победителя концессионных конкурсов для реализации инвестиционных транспортных проектов на основе ГЧП.

Таким образом, такой показатель, как «Срок эксплуатации объекта концессионного соглашения (срок операционной концессии)» и обоснование наиболее рациональных его количественных пределов на основе полученных в настоящем исследовании подтвержденных реальными расчетами результатов, следует считать как важный и необходимый в системе критериев конкурсного определения наиболее достойного, надежного и эффективного для государства частного партнера, что можно отнести к определенному вкладу автора в совершенствование существующего конкурсного механизма (табл. 20).

Напомнив о том, что значение показателя «Эффективность государственных инвестиций» при реализации инвестиционных транспортных проектов на основе государственно-частного партнерства по 14 рассмотренным объектам рассчитывалось отдельно для каждого из 5 дискретных значений срока операционной концессии (20, 25, 30, 35 и 40 лет) и 4 дискретных значений структуры частного капитала (30/70%, 20/80%, 10/90% и 5/95%), т. е. всего было обработано 280 ($14 \times 5 \times 4$) ед. его значений, оценим возможность и выявим особенности практического применения этого показателя при реализации инвестиционных проектов по сооружению с последующей эксплуатацией частным партнером на платной основе объектов транспортной инфраструктуры.

Используя полученные расчетные значения данного показателя для всех рассматриваемых объектов, проведем их интервальное распределение в зависимости от конкретных сроков операционной концессии, но без учета структуры частного капитала. Для этого автором приняты 12 интервалов, каждый значением 10%⁷⁰, что позволило рассмотреть все основные возможные варианты значений показателя «Эффективность государственных инвестиций».

Данное интервальное распределение значений рассматриваемого показателя и анализ полученных результатов проводился в двух вариантах:

⁷⁰ Кроме крайних интервалов, попадание в которые не представляет интереса для целей проводимого исследования.

- 1) в зависимости от срока операционной концессии без учета структуры капитала частного партнера;
- 2) в зависимости от структуры капитала частного партнера без учета срока операционной концессии.

Количество принятых интервалов и их диапазон в обоих случаях были идентичными.

Полученные результаты по первому варианту расчетов приведены в табл. 32 Приложения 2 и представлены на рис. 17.

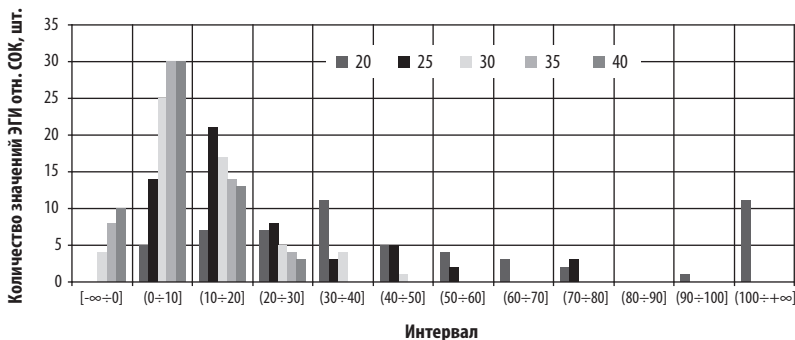


Рис. 17. Интервальное распределение значений показателя «Эффективность государственных инвестиций» (ЭГИ) в зависимости от срока операционной концессии (СОК) без учета структуры частного капитала

Источник: рисунок составлен автором

Теперь, используя полученные ранее 280 значений показателя ЭГИ и их распределение по 12 интервалам, проанализируем их по второму варианту расчетов (в зависимости от структуры капитала частного партнера, но без учета срока операционной концессии), результаты которого представлены в табл. 33 Приложения 2 и на рис. 18.

Сравнивая полученные результаты по двум указанным вариантам (табл. 32, 33 Приложения 2, рис. 17, 18), приходим к убедительному выводу о том, что картина интервального распределе-

ния значений показателя ЭГИ в обоих рассматриваемых случаях получилась весьма схожей, т. е.:

- 1) максимальные значения показателя ЭГИ достигаются на интервале $(0 \div 10]$, далее — экспоненциальное падение до интервала $(30 \div 40]$, затем — незначительные флуктуации вокруг оси абсцисс;

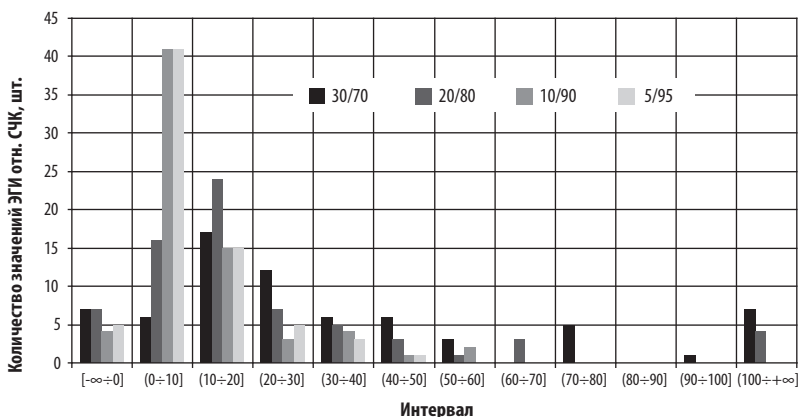


Рис. 18. Интервальное распределение значений показателя «Эффективность государственных инвестиций» (ЭГИ) в зависимости от структуры частного капитала (СЧК) без учета срока операционной концессии

Источник: рисунок составлен автором

- 2) зависимость значений показателя ЭГИ как от срока операционной концессии, так и от структуры частного капитала приблизительно одинакова, т. е. здесь резких колебаний не выявлено.

Само собой разумеется, что отрицательные значения показателя ЭГИ показывают на бессмысленность приступления к реализации заведомо убыточного инвестиционного транспортного проекта, тогда как его значения, превышающие 40%, вследствие их малочисленности, можно отсеять как незначительные и не влияющие серьезно на общие выводы в данном исследовании.

Поскольку на интервал $(0 \div 40]$ приходится 79,0% (табл. 32 Приложения 2) значений показателя ЭГИ, рассчитанных в зави-

симости от сроков операционной концессии, и 78,6% (табл. 33 Приложения 2) — в зависимости от структуры частного капитала, то интервал (0÷40] следует рекомендовать в качестве эталонного ориентира при подготовке и оценке финансовых обоснований (бизнес-планов) инфраструктурных проектов в автодорожной отрасли Российской Федерации.

Таблица 18

Распределение значений показателя «Эффективность государственных инвестиций» (ЭГИ) на интервале (0÷40] относительно срока операционной концессии (СОК) без учета структуры частного капитала

| Интервал | Количество значений ЭГИ, принадлежащих интервалу (0÷40] отн. СОК | |
|----------|--|------------------|
| | Абсолютное, ед. | Относительное, % |
| (0÷20] | 176 | 62,9 |
| (20÷40] | 45 | 16,1 |
| ИТОГО | 220 (280) | 79,0 (100) |

Источник: таблица составлена автором

Однако, полагая, что интервал (0÷40] достаточно обширен для практического использования, произведем ряд уточняющих действий.

Поскольку наибольший относительный разрыв значений между соседними интервалами наблюдается у пары (10÷20] и (20÷30], то, по мнению автора, рационально разбить рассматриваемый интервал (0÷40] на два⁷¹ подинтервала: (0÷20] и (20÷40]. Абсолютные и относительные результаты такого действия приведены в табл. 18, 19.

⁷¹ Следует отметить, что использование двух подинтервалов: (0÷20] и (20÷40] интервала (0÷40] вместо четырех ((0÷10], (10÷20], (20÷30] и (30÷40]), является временным, упрощенным решением, вследствие общей неразвитости методологической базы применения государственно-частного партнерства в инфраструктурных инвестиционных проектах. Автор полагает, что по мере развития одного механизма появится необходимость в большей декомпозиции рассматриваемого интервала.

Таблица 19

Распределение значений показателя «Эффективность государственных инвестиций» (ЭГИ) на интервале (0÷40] относительно структуры частного капитала (СЧК) без учета срока операционной концессии

| Интервал | Количество значений ЭГИ, принадлежащих интервалу (0÷40] отн. СЧК | |
|----------|--|------------------|
| | Абсолютное, шт. | Относительное, % |
| (0÷20] | 175 | 62,5 |
| (20÷40] | 45 | 16,1 |
| ИТОГО | 220 (280) | 78,6 (100) |

Источник: таблица составлена автором

Данная дифференциация имеет существенное значение при подготовке и оценке инвестиционных транспортных проектов, особенно, когда рассматриваемый показатель выступает в качестве одного из важнейших критериев оценки предложений участников концессионных конкурсов. В связи с этим предлагается рассматривать:

- а) интервал (0÷20] как «приемлемый», т. е. значение показателя ЭГИ, попавшее в данный интервал, необходимо рассматривать как минимально приемлемое для государства (см. табл. 33: начальное значение критерия $ЭГИ_{max} = 0$, предел изменения начального значения $ЭГИ_{min} = 20$, требования к изменению — увеличение);
- б) интервал (20÷40] как «рекомендуемый» государственным органам к реализации (см. табл. 33: начальное значение критерия $ЭГИ_{max} = 20$, предел изменения начального значения $ЭГИ_{min} = 40$, требования к изменению — увеличение).

Таким образом, введение критериального показателя «Эффективность государственных инвестиций» (ЭГИ) при реализации инвестиционных транспортных проектов на основе государственно-частного партнерства в систему критериев концессионного конкурса позволит государству стимулировать большую социальную ориентированность частных партнеров, обеспечи-

вающих большие потоки бюджетных отчислений при их нахождении в интервале $(20 \div 40]$, и предъявлять меньшие требования к частным партнерам, находящимся в интервале $(0 \div 20]$ для стимулирования⁷² их участия в конкурсах на начальных этапах развития транспортной инфраструктуры в отдаленных и малоосвоенных регионах страны.

Кроме этого, используя показатель ЭГИ, а именно выявленные «приемлемый» и «рекомендуемый» интервалы его значений, государство получает механизм оценки инвестиционных проектов в тех случаях, когда прямое сравнение бюджетной эффективности малоприменимо, а частный инвестор, в свою очередь, — возможность оценки целесообразности своего участия в качестве партнера государства в реализации конкретного инвестиционного транспортного проекта, причем еще на начальном этапе его рассмотрения.

Обобщая результаты исследования, проведенного в данной главе с целью совершенствования существующего механизма проведения концессионных конкурсов по определению наиболее эффективных для государства частных партнеров при реализации инвестиционных проектов, представим их в сводной таблице (табл. 20), наглядно демонстрирующей предлагаемую автором усовершенствованную и расширенную систему критериев оценки предложений участников концессионных конкурсов (на примере автодорожной отрасли).

Следует принять во внимание, что критерии «Средневзвешенный размер тарифа для автотранспортных средств I-й тарифной группы» и «Снижение гарантии минимального дохода» остались за рамками проведенного исследования, поэтому начальное значение, предел изменения начального значения и прочие параметры этих критериев взяты без изменений из табл. 19. Ячейки (табл. 20), содержимое которых автором было изменено по резуль-

⁷² Автор полагает, что в настоящее время России нуждается в стимуляции и активизации бизнес-сообщества при проведении концессионных конкурсов, поэтому более применимым полагает интервал $(0 \div 20]$, который и использован в табл. 20.

татам данного исследования (по сравнению с табл. 16), выделены жирным шрифтом и фоном. Весовые коэффициенты для всех критериев авторской системы параметров критериев концессионного конкурса в автодорожной отрасли приняты равновесными⁷³, составляя в сумме 1.

Таблица 20

Авторская система параметров критериев концессионного конкурса для автодорожной отрасли

| № п/п | Критерий конкурса | Начальное значение критерия | Предел изменения начального значения | Требование к изменению начального значения критерия | Коэффициент, учитывающий значимость (вес) критерия |
|-------|---|---|---|---|--|
| 1 | Средневзвешенный размер тарифа для авто-транспортных средств I-й тарифной группы | $(T_{cp}^1)_{max}$ руб./км | $(T_{cp}^1)_{min}$ руб./км | уменьшение | $k_1 = 0,16$ |
| 2 | Снижение гарантии минимального дохода | ϑ_{max} % | ϑ_{min} % | уменьшение | $k_2 = 0,16$ |
| 3 | Сроки создания автомобильной дороги | C_{max} мес. с даты получения разрешения на строительство автомобильной дороги | C_{min} мес. с даты получения разрешения на строительство автомобильной дороги | уменьшение | $k_3 = 0,16$ |
| 4 | Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги | Φ_{max} млн. руб. в ценах соответствующих лет | $\Phi_{min} = 0,8 \times \Phi_{max}$ млн руб. в ценах соответствующих лет | уменьшение | $k_4 = 0,16$ |

⁷³ Автор осознает важность определения рациональных значений весовых коэффициентов параметров критериев оценки предложений участников концессионных конкурсов, вероятно, отличных от равновесных, и планирует это сделать в дальнейших исследованиях.

Окончание табл. 20

| № п/п | Критерий конкурса | Начальное значение критерия | Предел изменения начального значения | Требование к изменению начального значения критерия | Коэффициент, учитывающий значимость (вес) критерия |
|-------|--|-----------------------------|--------------------------------------|---|--|
| 5 | Срок эксплуатации автомобильной дороги (срок операционной концессии) | $СЭ_{max} = 30$, годы | $СЭ_{min} = 20$, годы | уменьшение | $k_5 = 0,16$ |
| 6 | Показатель эффективности государственных инвестиций инфраструктурного проекта (автомобильной дороги) | $ЭГИ_{max} = 0$ | $ЭГИ_{min} = 20$ | увеличение | $k_6 = 0,16$ |

Источник: таблица составлена автором

Таким образом, в третьей главе автор теоретически обосновал и подтвердил практическими расчетами ряд собственных гипотез по совершенствованию существующих конкурсных процедур и методики оценки предложений участников концессионных конкурсов, которые абсорбировались в авторскую систему параметров критериев концессионного конкурса, годную для использования как в качестве ориентира для разработки читателем собственных критериев оценки, так и в качестве практического инструмента для использования в концессионных и других конкурсах при реализации проектов транспортной инфраструктуры.

Заключение

Транспорт представляет собой один из классических секторов, в котором развиваются различные модели государственно-частного партнерства. Использование государственно-частного партнерства в инфраструктурных проектах для государства не самоцель, а средство реализации экономической деятельности и жизни общества. Поэтому необходимость проводимых в Российской Федерации концессионных конкурсов обусловлена высокой потребностью экономики страны в частных инвестициях, обеспечением эффективного использования имущества, находящегося в государственной или муниципальной собственности, повышением качества товаров, работ, услуг, предоставляемых потребителям. Для этого государство готово в рамках государственно-частного партнерства принять на себя определенную часть затрат, рисков, а также использовать имеющийся административный ресурс для повышения привлекательности соответствующего проекта для негосударственного участника.

Однако при практической реализации концессионных и других проектов возникает вопрос об эффективности использования бюджетных ассигнований, справедливом распределении рисков и прочих необходимых составляющих процедур подготовки и проведения конкурсных торгов, что объясняет необходимость принятых автором в данном направлении усилий.

Для выявления общих тенденций в области объемов предоставляемой государственной поддержки, срока операционной концессии, структуры частного капитала и других количественных

характеристик проектов государственно-частного партнерства, а также научного обоснования их рациональных величин и диапазонов автором были рассмотрены расчетные данные финансовых обоснований (бизнес-планов) по 14 пусковым комплексам автомобильных дорог, имеющим самостоятельное значение, претендующим на получение бюджетных средств из Инвестиционного фонда РФ и реализуемых на основе концессионных соглашений. Расчет проводился с учетом 5 различных дискретных сроков операционной концессии: 20, 25, 30, 35 и 40 лет — и 4 дискретных значений структуры частного капитала (соотношения собственные/заемные средства): 30/70%, 20/80%, 10/90% и 5/95%. На основе полученных расчетных данных автором были подготовлены аналитические материалы и проведено моделирование результатов реализации проекта с учетом выдвинутых гипотез (см. Приложения 2, 3).

Кратко упомянем основные результаты, имеющие самостоятельное научно-практическое значение, полученные автором в рамках проведенного исследования и рассмотренные в данной книге.

Проведенный автором анализ удельных объемов государственной поддержки исследуемых бизнес-планов инвестиционных проектов показал схожие результаты: 62,8% расчетных результатов принадлежат объединенному интервалу (60÷80]%. Поскольку рассматриваемые проекты являются финансово сбалансированными с точки зрения интересов государства и частного инвестора, то полученный интервал можно рассматривать в качестве эффективного диапазона (возможно не единственного) объемов государственных инвестиций в проекты транспортной инфраструктуры (на долю частного инвестора соответственно приходится оставшиеся (20÷40)% общего объема финансирования).

Полученные интервалы удельного объема господдержки: (60÷80]% и частных инвестиций — (20÷40]%, имеют существенное практическое значение как в качестве эталонного ориентира при подготовке финансовых обоснований инфраструктурных проектов, так и в качестве промежуточного результата на пути

совершенствования существующей методики оценки предложений участников концессионных конкурсов.

Далее, используя рассчитанные значения дисконтированного бюджетного денежного потока для 14 обозначенных платных участков автомобильных дорог различной протяженности и существующую процедуру начисления конкурсных баллов по критерию «Срок создания объекта концессионного соглашения» на примере автомобильной дороги, автором была исследована степень влияния данного критерия на ожидания государства и участников конкурса.

Для рассматриваемых пусковых комплексов максимальное сокращение дисконтированного бюджетного денежного потока составило 14,22 млн долл. за 6 мес. (при структуре частного капитала — 30/70%), что соответствует уменьшению начального значения критерия до минимально возможного его значения — 24 мес.

Данные расчеты убедительно свидетельствуют о том, что в соответствии с существующей процедурой выбора победителя конкурса государство на самом деле выбирает для себя наихудший вариант по данному критерию, что ставит под сомнение сам факт проведения концессионных конкурсов и объективность достигаемых результатов. Это в принципе противоречит главной цели организации и проведения таких конкурсов — получению наилучшего предложения для государственного заказчика. Поэтому автор полагает, что при сохранении в конкурсной процедуре критерия «Сроки создания объекта концессионного соглашения» необходимо отказаться от доконкурсной фиксации срока действия концессионного соглашения, а определять этот срок как сумму сроков создания и эксплуатации объекта концессионного соглашения, полученных в результате конкурсной оценки и отбора предложений участников.

Для научного обоснования начального значения критерия «Срок эксплуатации объекта концессионного соглашения (срок операционной концессии)» и получения рациональных пределов его изменения автором были использованы расчетные значения

введенного показателя «Эффективность государственных инвестиций» (ЭГИ), применяемые на 14 рассматриваемых инвестиционных объектах.

Приходящиеся во всех расчетных случаях максимальные значения показателя ЭГИ на интервал срока эксплуатации концессионных объектов, равный $[20 \div 30]$ годам, позволяют рекомендовать данный диапазон как предпочтительный для государства срок операционной концессии при реализации инвестиционных транспортных проектов на основе ГЧП, так и в качестве эталонного диапазона при определении начального значения и предела изменения начального значения критерия конкурса «Срок эксплуатации объекта концессионного соглашения (срок операционной концессии)».

Наличие в отечественной конкурсной документации критерия «Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги» с пределом изменения начального значения до 0 руб. или 100% снижения (т. е. проект реализуется вообще без финансовой поддержки государства), по мнению автора, создает привлекательность такого конкурса для спекулятивных участников и снижает вероятность успешной реализации такого проекта. Основанием для данного вывода является рассчитанная в данной работе эффективная величина долевого участия государства в проекте, лежащая в интервале $(60 \div 80]\%$ от общих затрат на сооружение инфраструктурного объекта.

В рамках работы автором было проведено исследование, направленное на выявление определенного профиля в потенциальной возможности снижения объема государственной поддержки добросовестным участником конкурса, который может явиться ограничением сверху для величины относительного снижения начального значения критерия «Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги», используемый в концессионных конкурсах. Для целей исследования были использованы статистические данные, характеризующие объем государственной поддержки, рассчитанный для сооружения пусковых комплексов автомобильных дорог различной про-

тяженности и используемый в 14 финансовых обоснованиях соответствующих проектов.

Полученный в результате проведенного исследования тренд демонстрирует, что изменение начального значения критерия «Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги» должно быть ограничено сверху 20%, т. е. добросовестный участник концессионного конкурса может снизить начальное значение не более чем на 20% (74% анализируемых реальных значений находятся в указанном пределе, а если отрицательные значения объема господдержки исключить, как малоприменимые, то интервалу $(0 \div 20]\%$ будут принадлежать 89% полученных значений).

Осуществленный в исследовании анализ значений, относящихся к двум составляющим подинтервалам: $(0 \div 10]\%$ и $(10 \div 20]\%$, позволил получить уточненные выводы. Использование значений, лежащих в интервале $(0 \div 10]\%$ в качестве предела изменения начального значения критерия «Сроки создания автомобильной дороги» можно рассматривать как «льготный» вариант, рекомендуемый к использованию в критериях концессионных конкурсов в период становления и отработки механизмов партнерства государства и частного бизнеса. Это позволит потенциальному участнику избежать высокорисковой необходимости привлечения и управления проектом со значительной долей заемного капитала, повысит его устойчивость и доверие к государству, снизит спекулятивные настроения среди участников конкурсов. Данный интервал, по мнению автора, наиболее пригоден для современной России.

Значения из интервала $(10 \div 20]\%$ (вариант «стандартный») следует использовать в случаях, когда запас прочности и доверия к государству у частного инвестора сформирован и высок, что дает возможность государству получить максимальную отдачу от концессионного проекта и снизить долю прямых бюджетных затрат.

Поскольку существующая методика оценки эффективности инвестиционных проектов, претендующих на получение господ-

держки, не предусматривает количественную оценку эффективности реализации проекта для государства, в данной работе автором был предложен показатель «Эффективность государственных инвестиций» при реализации инвестиционных транспортных проектов на основе государственно-частного партнерства, определяемый как отношение суммарного дисконтированного денежного потока, возвращаемого частным партнером в бюджет, к чистой приведенной стоимости проекта с учетом структуры частного капитала.

Результаты расчетов экономической эффективности государственных инвестиций для рассматриваемых объектов — пусковых комплексов, после обобщения были распределены по 10% интервалам.

В результате интервалу $(0 \div 40]$ принадлежат 79,0% значений показателя ЭГИ, рассчитанных в зависимости от сроков операционной концессии, и 78,6% — в зависимости от структуры частного капитала. Интервал $(0 \div 40]$ предложено рассматривать в качестве ориентира при подготовке и оценке финансовых обоснований инфраструктурных проектов в автодорожной отрасли Российской Федерации. Полагая, что интервал $(0 \div 40]$ достаточно обширен для практического использования и наибольший относительный разрыв значений между соседними интервалами наблюдается у пары $(10 \div 20]$ и $(20 \div 30]$, автором предложено разбить рассматриваемый интервал $(0 \div 40]$ на два подинтервала: $(0 \div 20]$ и $(20 \div 40]$.

Данная дифференциация имеет существенное значение при подготовке и оценке инвестиционных транспортных проектов, особенно, когда рассматриваемый показатель выступает в качестве одного из важнейших критериев оценки предложений участников концессионных конкурсов. В связи с этим предлагается рассматривать:

- а) интервал $(0 \div 20]$ как «приемлемый», т. е. значения показателя ЭГИ, относящиеся к данному интервалу, необходимо рассматривать как минимально приемлемые для государства с точки зрения генерируемого проектом дисконтированного бюджетного денежного потока;

б) интервал $(20 \div 40]$ — «рекомендуемый» государством к реализации.

Таким образом, введение показателя «Эффективность государственных инвестиций» при реализации инфраструктурных транспортных проектов на основе ГЧП в систему критериев концессионного конкурса позволит государству формировать большую социальную ориентированность и показывать большие ожидания от частных участников по части бюджетных отчислений, используя начальное значение и предел изменения из интервала $(20 \div 40]$, и предъявлять меньшие требования к частным компаниям с помощью интервала $(0 \div 20]$ — для стимулирования участия в конкурсах на начальных этапах формирования доверия и партнерских отношений государства и частного бизнеса, развития социально ориентированной транспортной инфраструктуры, в отдаленных и малоосвоенных регионах страны.

Таким образом, посредством показателя ЭГИ государство получает и механизм предварительной оценки инвестиционных проектов, и возможность стимулирования участников с помощью конкурсной процедуры к подготовке более эффективных для госбюджета предложений. Частный инвестор, в свою очередь, получает возможность оценки целесообразности своего участия в реализации конкретного инвестиционного транспортного проекта еще на начальном этапе его подготовки и рассмотрения.

Основные результаты проведенного исследования были объединены автором в сводную систему параметров критериев концессионных конкурсов, представляющей собой усовершенствованный механизм государственно-частного партнерства, пригодный для практического использования в проектах транспортной инфраструктуры России.

Автор напоминает, что любознательный читатель имеет возможность задать интересующие вопросы по содержанию книги и особенностям практической реализации инвестиционных проектов в инфраструктурных отраслях как федерального, так регионального и муниципального уровней, воспользовавшись электронной почтой: info@transproekt.ru.

Подводя итоги в отношении проведенного исследования, автор полагает, что ему удалось наполнить смыслом юридически оформленную систему взаимоотношений сторон-партнеров, направленную на совместную реализацию инвестиционных проектов, основанную на справедливом распределении необходимых организационных, финансовых, производственных и прочих рисков и обеспечивающую сторонам приемлемый результат, довести проделанные теоретические изыскания и гипотезы до сферы практического применения, и надеется, что предложенная им система параметров критериев оценки предложений участников концессионных конкурсов, равно как и другие результаты исследования, сослужат читателю хорошую службу, создавая ориентиры и предоставляя инструменты для использования механизма государственно-частного партнерства при реализации проектов транспортной инфраструктуры в нашей стране.

Приложения



Приложение 1. Текстовые материалы

Полный перечень определений термина «государственно-частное партнерство», используемый автором в данном исследовании представлен далее:

- «...государственно-частное партнерство базируется на контрактных взаимоотношениях между государственными структурами и представителями частного сектора, направленных на увеличение степени участия частного бизнеса в реализации транспортных проектов...» [153] (пер. с англ. автора);
- «...государственно-частное партнерство представляет собой все виды взаимодействия между государственным и частным сектором по формированию стандартов, оказанию услуг и доступу к инфраструктуре...» [152] (пер. с англ. автора);
- «...государственно-частное партнерство обычно основано на соглашении или контракте между государством и частным сектором для совместной реализации инфраструктурных проектов с возможной передачей прав собственности на полученные результаты частному сектору...» [150] (пер. с англ. автора);
- «...государственно-частное партнерство — взаимовыгодное сотрудничество Санкт-Петербурга с российским или иностранным юридическим или физическим лицом либо действующим без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) объединением юридических лиц в реализации социально значимых проектов, которое осуществляется путем заключения и исполнения соглашений, в том числе концессионных...» [3];
- «...под государственно-частным партнерством понимаются взаимоотношения между Томской областью либо Том-

ской областью и муниципальным образованием Томской области с одной стороны и хозяйствующими субъектами с другой стороны, складывающиеся по поводу развития инновационного потенциала региона, а также планирования, разработки, финансирования, технического перевооружения, строительства, реконструкции и эксплуатации инфраструктурных объектов и объектов социальной сферы, находящихся в областной или муниципальной собственности либо подлежащих созданию для решения вопросов регионального и местного значения...» [4];

- «...государственно-частное партнерство представляет собой среднесрочные и долгосрочные отношения между государственным и частным сектором; партнерство включает в себя распределение рисков и доходов, а также использование квалификации и ресурсов государственного и частного сектора для достижения намеченных стратегических результатов в интересах государства...» [55];
- «...государственно-частное партнерство — это конструктивное взаимодействие власти и бизнеса не только в экономике, но и других сферах общественной жизни — политике, культуре, науке и т. д...» [79];
- «...государственно-частное партнерство — это институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации национальных и международных, масштабных и локальных, но всегда общественно значимых проектов в широком спектре сфер деятельности: от развития стратегически важных отраслей промышленности и научно-исследовательских конструкторских работ до обеспечения общественных услуг...» [31];
- «...инструмент государственно-частного партнерства (или Public Private Partnership) как одна из форм концессионных соглашений применяется, когда государство заинтересовано в частных инвестициях при сохранении за собой собственности на объект. Именно концессионные соглашения позволяют брать у государства в долгосрочную аренду

или строить объекты, которые по закону нельзя приватизировать (автодороги, трубопроводы, аэродромы, порты и т. д.). При этом государство сохраняет на него право собственности и его целевое назначение...» [108];

- «...наиболее предпочтительным... является определение государственно-частного партнерства (ГЧП) как системы сотрудничества частного сектора, предприятий и организаций бизнеса с государственными учреждениями; а также региональных корпораций с государственными предприятиями, учреждениями, направленное на достижение общих экономических целей, на решение актуальных социально-экономических задач...» [81];
- «...государственно-частное партнерство (ГЧП) весьма распространено в мировой практике. И оно не обязательно подразумевает глубокое вмешательство государства в экономику или некий диктат бизнесу. Речь идет именно о совместной работе, о консультациях и общих проектах...» [133];
- «...частно-государственное партнерство — это институциональный и организационный альянс между государством и бизнесом в целях реализации общественно значимых проектов и программ в широком спектре отраслей — от промышленности и НИОКР до сферы услуг...» [100];
- «...ГЧП — это совокупность организационно-правовых и финансово-экономических отношений и действий государства и частного бизнеса, направленных на достижение общих целей реализации экономической политики государства...» [130];
- «...государственно-частное партнерство (ГЧП) — совокупность форм средне- и долгосрочного взаимодействия государства и бизнеса для решения общественно значимых задач на взаимовыгодных условиях...» [42];
- «...государственно-частное партнерство — это альянс между государством и бизнесом в целях реализации национальных и международных, масштабных и локальных, но всегда общественно значимых проектов...» [36];

- «...существенно возросла роль совместного государственного и частного партнерства при реализации крупных инвестиционных проектов. Оно не ограничивается финансированием инвестиций, предоставлением льгот или гарантий. Это довольно сложный комплекс договорных взаимоотношений между внутренними и внешними инвесторами, заемщиками, заказчиками, поставщиками, регулирующими органами власти различного уровня. Ответственность, полномочия, границы деятельности между множеством участников жестко регламентируются быстро развивающимся законодательством...» [104];
- «...применение механизмов частно-государственного партнерства способно обеспечить в первую очередь возможность осуществления общественно-значимых проектов в наиболее короткие сроки, малопривлекательных для традиционных форм частного финансирования. Во-вторых, повысить эффективность проектов за счет участия в них частного бизнеса, как правило, более эффективного на рынке, чем государственные институты. Обеспечить снижение нагрузки на бюджет за счет привлечения частных средств и переложения части затрат на пользователей (коммерциализации предоставления услуг), возможность привлечения лучших управленческих кадров, техники и технологий, повышение качества обслуживания конечных пользователей. Наконец, дают возможность сконцентрировать внимание государственных органов на наиболее свойственных им административных функциях и сократить государственные риски за счет распределения их между частным партнером и властью...» [46];
- «...государственно-частное партнерство (ГЧП) — совместное развитие объектов, полностью или частично принадлежащих государству...» [24];
- «...в современном понимании ГЧП — это своеобразный альянс между государством и бизнесом в целях реализации национальных и международных, масштабных и локальных, но всегда общественно значимых проектов...» [56];

- «...государственно-частное партнерство (ГЧП) — важнейший и универсальный механизм развития экономики, значение которого в России с каждым годом возрастает и который уже приносит обществу необходимый социально-экономический эффект...» [119];
- «...речь идет о сотрудничестве между государством и частным капиталом, именно о долгосрочном сотрудничестве, и в этом случае аренда и лизинг на самом деле не являются предметом ГЧП. Это сотрудничество между государством, органами местного самоуправления и частными фирмами, которые между собой распределяют риски определенного бизнеса, во-первых, и, во-вторых, частные фирмы берут на себя какие-то государственные, муниципальные задачи и управляют этими задачами самостоятельно и на свой риск...» [44];
- «...под этим термином [государственно-частное партнерство] подразумевается объединение материальных и нематериальных ресурсов общества, государства или органов местного самоуправления и частного бизнеса на долговременной и взаимовыгодной основе. Это не некая техническая сделка, а именно длительный процесс, и один из важнейших моментов — взаимная выгода для всех сторон...» [84];
- «...одна из широко используемых в мире форм привлечения частной инициативы, предпринимательского опыта, частных инвестиций в сферу социальной ответственности государства — проекты государственно-частного партнерства (ГЧП)...» [92];
- «...институт государственно-частного партнерства (ГЧП), как совокупность специальных правил и технологий для решения проблем социально-экономического развития, не является какой-то особенной новацией не только на Западе, но и в России...» [40];
- «...термин “государственно-частное партнерство” (ГЧП) относится к договоренностям, в рамках которых частный сектор предоставляет активы и услуги инфраструктуры, тра-

диционно предоставляемые органами государственного управления. Для организации ГЧП могут применяться методы концессии и операционного лизинга. ГЧП могут создаваться для широкого круга проектов социальной и экономической инфраструктуры, но до настоящего времени использовались в основном для транспортной инфраструктуры (включая автомагистрали, мосты и тоннели) и проектов “размещения” (таких как больницы, школы и тюрьмы)...» [20];

- «...государственно-частное партнерство — это взаимоотношение, возникающее между государственным и частным секторами в целях распределения рисков и выгод от осуществления какого-либо предприятия...» [105].

Приложение 2. Табличные материалы

Таблица 21

Сводная система параметров критериев концессионного конкурса

| № п/п | Критерий конкурса | Начальное значение критерия | Предел изменения начального значения | Требование к изменению начального значения критерия | Коэффициент, учитывающий значимость (вес) критерия |
|-------|---|--|--|---|--|
| 1 | Средневзвешенный размер тарифа для автотранспортных средств I-й тарифной группы | $(T_{cp})_{max} = 5,0$ руб./км | $(T_{cp})_{min} = 1,9$ руб./км | уменьшение | $k_1 = 0,25$ |
| 2 | Снижение гарантии минимального дохода | $g_{max} = 100\%$ | $g_{min} = 0,00\%$ | уменьшение | $k_2 = 0,25$ |
| 3а | Сроки создания пусковых комплексов 1, 2 автомобильной дороги | $C_{1,2max} = 32$ мес. с даты получения разрешения на строительство автомобильной дороги | $C_{1,2min} = 28$ мес. с даты получения разрешения на строительство автомобильной дороги | уменьшение | $k_3 = 0,15$ |
| 3б | Сроки создания пусковых комплексов 3, 4 автомобильной дороги | $C_{3,4max} = 42$ мес. с даты получения разрешения на строительство автомобильной дороги | $C_{3,4min} = 36$ мес. с даты получения разрешения на строительство автомобильной дороги | уменьшение | $k_4 = 0,1$ |
| 4 | Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги | $\Phi_{max} = 23\ 669$ млн руб. в ценах соответствующих лет | $\Phi_{min} = 0$ млн руб. в ценах соответствующих лет | уменьшение | $k_5 = 0,25$ |

Источник: [6]

Таблица 22

Общее интервальное распределение значений удельных объемов предоставляемой государственной поддержки (ОГП) относительно срока операционной концессии (СОК) без учета структуры частного капитала

| Интервал, % | Кол-во значений удельных ОГП относительно СОК, ед. | | | | | ИТОГО |
|-------------|--|--------|--------|--------|--------|-------|
| | 20 лет | 25 лет | 30 лет | 35 лет | 40 лет | |
| (0 ÷ 10] | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| (10 ÷ 20] | 0 | 1 | 2 | 2 | 1 | 6 |
| (20 ÷ 30] | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 16 |
| (30 ÷ 40] | 3 | 4 | 5 | 4 | 4 | 20 |
| (40 ÷ 50] | 5 | 3 | 2 | 2 | 2 | 14 |
| (50 ÷ 60] | 2 | 3 | 5 | 7 | 7 | 24 |
| (60 ÷ 70] | 14 | 17 | 18 | 19 | 19 | 87 |
| (70 ÷ 80] | 22 | 20 | 17 | 15 | 15 | 89 |
| (80 ÷ 90] | 8 | 5 | 4 | 3 | 3 | 23 |
| (90 ÷ 100] | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ИТОГО | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 280 |

Источник: таблица составлена автором

Таблица 23

Общее интервальное распределение значений удельных объемов предоставляемой государственной поддержки (ОГП) относительно структуры частного капитала (СЧК) без учета срока операционной концессии

| Интервал, % | Кол-во значений удельных ОГП относительно СЧК, % | | | | ИТОГО |
|-------------|--|-------|-------|------|-------|
| | 30/70 | 20/80 | 10/90 | 5/95 | |
| [0 ÷ 10] | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| (10 ÷ 20] | 0 | 0 | 3 | 3 | 6 |
| (20 ÷ 30] | 2 | 4 | 5 | 5 | 16 |
| (30 ÷ 40] | 5 | 5 | 5 | 5 | 20 |
| (40 ÷ 50] | 6 | 5 | 2 | 1 | 14 |
| (50 ÷ 60] | 2 | 1 | 8 | 13 | 24 |
| (60 ÷ 70] | 16 | 24 | 25 | 23 | 88 |
| (70 ÷ 80] | 26 | 24 | 20 | 18 | 88 |
| (80 ÷ 90] | 13 | 7 | 2 | 1 | 23 |
| (90 ÷ 100] | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ИТОГО | 70 | 70 | 70 | 70 | 280 |

Источник: таблица составлена автором

Таблица 24

Относительное изменение объема государственной поддержки (ОИОГП), предоставляемой для пусковых комплексов № 1–14 относительно структуры частного капитала (СЧК) 30/70%

| Пусковой комплекс | ОИОГП относительно СЧК 30/70%, % | | | |
|-------------------|----------------------------------|-------|-------|------|
| | 30/70 | 20/80 | 10/90 | 5/95 |
| 1 | 0 | 14 | 26 | 35 |
| 2 | 0 | 4 | 10 | 13 |
| 3 | 0 | 2 | 5 | 6 |
| 4 | 0 | 3 | 7 | 8 |
| 5 | 0 | 4 | 10 | 13 |
| 6 | 0 | 3 | 7 | 9 |
| 7 | 0 | 4 | 10 | 15 |
| 8 | 0 | 3 | 8 | 11 |
| 9 | 0 | 2 | 5 | 6 |
| 10 | 0 | 4 | 8 | 9 |
| 11 | 0 | 2 | 4 | 6 |
| 12 | 0 | 10 | 19 | 25 |
| 13 | 0 | 18 | 35 | 47 |
| 14 | 0 | 4 | 9 | 12 |

Источник: таблица составлена автором

Таблица 25

Относительное изменение объема государственной поддержки (ОИОГП), предоставляемой для пусковых комплексов № 1–14 относительно структуры частного капитала (СЧК) 20/80%

| Пусковой комплекс | ОИОГП относительно СЧК 20/80%, % | | | |
|-------------------|----------------------------------|-------|-------|------|
| | 30/70 | 20/80 | 10/90 | 5/95 |
| 1 | -16 | 0 | 14 | 24 |
| 2 | -5 | 0 | 6 | 9 |
| 3 | -3 | 0 | 3 | 4 |
| 4 | -3 | 0 | 4 | 5 |
| 5 | -4 | 0 | 6 | 9 |
| 6 | -3 | 0 | 4 | 7 |
| 7 | -5 | 0 | 6 | 11 |

Окончание табл. 25

| Пусковой комплекс | ОИОГП относительно СЧК 20/80%, % | | | |
|-------------------|----------------------------------|-------|-------|------|
| | 30/70 | 20/80 | 10/90 | 5/95 |
| 8 | -3 | 0 | 6 | 8 |
| 9 | -3 | 0 | 3 | 4 |
| 10 | -4 | 0 | 4 | 5 |
| 11 | -2 | 0 | 1 | 4 |
| 12 | -11 | 0 | 11 | 17 |
| 13 | -21 | 0 | 21 | 36 |
| 14 | -5 | 0 | 5 | 8 |

Источник: таблица составлена автором

Таблица 26

Среднее ежемесячное изменение дисконтированного бюджетного денежного потока (ИБДП) для пусковых комплексов №1–14 на интервале операционной концессии (25÷30) лет

| Пусковой комплекс | ИБДП, млн долл./мес. | | | |
|-------------------|----------------------|--------|--------|-------|
| | 30/70% | 20/80% | 10/90% | 5/95% |
| 1 | -1,88 | -1,87 | -1,83 | -1,83 |
| 2 | -1,42 | -1,42 | -1,38 | -1,37 |
| 3 | -0,37 | -0,37 | -0,37 | -0,35 |
| 4 | -0,38 | -0,38 | -0,38 | -0,37 |
| 5 | -0,60 | -0,62 | -0,58 | -0,58 |
| 6 | -0,92 | -0,95 | -0,90 | -0,90 |
| 7 | -0,63 | -0,63 | -0,63 | -0,62 |
| 8 | -0,20 | -0,22 | -0,20 | -0,20 |
| 9 | -0,22 | -0,22 | -0,20 | -0,22 |
| 10 | -1,23 | -1,22 | -1,18 | -1,18 |
| 11 | -0,28 | -0,30 | -0,28 | -0,28 |
| 12 | -1,12 | -1,10 | -1,08 | -1,08 |
| 13 | -1,52 | -1,52 | -1,48 | -1,48 |
| 14 | -2,37 | -2,35 | -2,32 | -2,30 |

Источник: таблица составлена автором

Таблица 27

Среднее ежемесячное изменение чистой приведенной стоимости проекта (ИЧПС) для пусковых комплексов № 1–14 на интервале операционной концессии (25 ÷ 30) лет

| Пусковой комплекс | ИЧПС, млн долл./мес. | | | |
|-------------------|----------------------|--------|--------|-------|
| | 30/70% | 20/80% | 10/90% | 5/95% |
| 1 | 0,25 | 0,45 | 0,70 | 0,81 |
| 2 | 0,15 | 0,26 | 0,45 | 0,54 |
| 3 | 0,04 | 0,08 | 0,12 | 0,14 |
| 4 | 0,04 | 0,08 | 0,13 | 0,15 |
| 5 | 0,07 | 0,11 | 0,19 | 0,24 |
| 6 | 0,09 | 0,16 | 0,29 | 0,33 |
| 7 | 0,07 | 0,13 | 0,20 | 0,24 |
| 8 | 0,02 | 0,04 | 0,07 | 0,08 |
| 9 | 0,02 | 0,04 | 0,07 | 0,08 |
| 10 | 0,14 | 0,25 | 0,40 | 0,47 |
| 11 | 0,04 | 0,06 | 0,10 | 0,11 |
| 12 | 0,14 | 0,26 | 0,43 | 0,46 |
| 13 | 0,19 | 0,33 | 0,50 | 0,59 |
| 14 | 0,30 | 0,54 | 0,87 | 1,00 |

Источник: таблица составлена автором

Таблица 28

Эффективность государственных инвестиций на пусковых комплексах № 1–14 в зависимости от срока операционной концессии (СОК) при структуре частного капитала 30/70%

| Пусковой комплекс | Эффективность государственных инвестиций в зависимости от СОК | | | | |
|-------------------|---|--------|--------|--------|--------|
| | 20 лет | 25 лет | 30 лет | 35 лет | 40 лет |
| 1 | 58,0 | 34,5 | 23,9 | 18,7 | 16,2 |
| 2 | 215,7 | 76,6 | 41,0 | 29,1 | 25,1 |
| 3 | 114,0 | 16,9 | 4,3 | 0,1 | -1,4 |
| 4 | 243,3 | 51,2 | 21,6 | 12,8 | 10,4 |
| 5 | 471,7 | 70,8 | 29,7 | 19,1 | 16,3 |
| 6 | 247,2 | 70,7 | 31,5 | 20,1 | 16,9 |

Окончание табл. 28

| Пусковой комплекс | Эффективность государственных инвестиций в зависимости от СОК | | | | |
|-------------------|---|--------|--------|--------|--------|
| | 20 лет | 25 лет | 30 лет | 35 лет | 40 лет |
| 7 | 125,2 | 46,9 | 24,9 | 17,4 | 15,2 |
| 8 | 140,0 | 40,0 | 19,4 | 12,7 | 10,5 |
| 9 | 30,0 | 3,9 | -1,9 | -4,4 | -5,5 |
| 10 | 73,2 | 24,9 | 11,5 | 6,7 | 5,1 |
| 11 | 40,0 | 2,3 | -2,7 | -4,9 | -5,9 |
| 12 | 93,6 | 50,7 | 33,2 | 25,6 | 22,3 |
| 13 | 78,2 | 46,1 | 30,7 | 23,8 | 20,8 |
| 14 | 48,0 | 26,3 | 16,7 | 12,0 | 9,8 |

Источник: таблица составлена автором

Таблица 29

Эффективность государственных инвестиций на пусковых комплексах № 1–14 в зависимости от срока операционной концессии (СОК) при структуре частного капитала 20/80%

| Пусковой комплекс | Эффективность государственных инвестиций в зависимости от СОК | | | | |
|-------------------|---|--------|--------|--------|--------|
| | 20 лет | 25 лет | 30 лет | 35 лет | 40 лет |
| 1 | 38,5 | 21,9 | 14,7 | 11,4 | 9,8 |
| 2 | 142,1 | 47,1 | 24,7 | 17,3 | 14,8 |
| 3 | 42,1 | 9,2 | 2,6 | 0,3 | -0,5 |
| 4 | 113,8 | 28,3 | 12,2 | 7,4 | 6,0 |
| 5 | 168,8 | 38,3 | 16,7 | 10,8 | 9,2 |
| 6 | 136,7 | 42,1 | 18,8 | 11,8 | 10,0 |
| 7 | 65,8 | 27,0 | 14,6 | 10,1 | 8,8 |
| 8 | 60,7 | 22,9 | 11,0 | 7,1 | 6,1 |
| 9 | 13,3 | 2,6 | -0,7 | -2,1 | -2,7 |
| 10 | 37,1 | 14,0 | 6,7 | 4,0 | 3,0 |
| 11 | 11,3 | 1,7 | -1,2 | -2,3 | -2,9 |
| 12 | 60,4 | 31,4 | 19,7 | 14,9 | 13,2 |
| 13 | 52,4 | 29,5 | 19,0 | 14,5 | 12,6 |
| 14 | 31,8 | 16,8 | 10,3 | 7,3 | 6,0 |

Источник: таблица составлена автором

Таблица 30

**Эффективность государственных инвестиций на пусковых комплексах
№ 1–14 в зависимости от срока операционной концессии (СОК)
при структуре частного капитала 10/90%**

| Пусковой комплекс | Эффективность государственных инвестиций в зависимости от СОК | | | | |
|-------------------|---|--------|--------|--------|--------|
| | 20 лет | 25 лет | 30 лет | 35 лет | 40 лет |
| 1 | 23,7 | 13,6 | 9,3 | 7,2 | 6,2 |
| 2 | 58,2 | 21,9 | 12,5 | 9,1 | 7,9 |
| 3 | 12,4 | 4,4 | 1,5 | 0,4 | -0,1 |
| 4 | 32,3 | 12,5 | 6,2 | 4,0 | 3,3 |
| 5 | 42,3 | 16,3 | 8,4 | 5,7 | 4,9 |
| 6 | 50,3 | 18,6 | 9,3 | 6,2 | 5,3 |
| 7 | 30,5 | 14,6 | 8,4 | 6,0 | 5,3 |
| 8 | 26,4 | 11,8 | 6,3 | 4,2 | 3,6 |
| 9 | 5,6 | 1,6 | -0,1 | -1,0 | -1,3 |
| 10 | 17,3 | 7,8 | 4,0 | 2,5 | 1,9 |
| 11 | 5,0 | 1,1 | -0,5 | -1,3 | -1,6 |
| 12 | 33,9 | 18,1 | 11,6 | 9,1 | 7,8 |
| 13 | 30,3 | 17,5 | 11,7 | 9,0 | 7,9 |
| 14 | 19,2 | 10,3 | 6,4 | 4,6 | 3,8 |

Источник: таблица составлена автором

Таблица 31

**Эффективность государственных инвестиций на пусковых комплексах
№ 1–14 в зависимости от срока операционной концессии (СОК)
при структуре частного капитала 5/95%**

| Пусковой комплекс | Эффективность государственных инвестиций в зависимости от СОК | | | | |
|-------------------|---|--------|--------|--------|--------|
| | 20 лет | 25 лет | 30 лет | 35 лет | 40 лет |
| 1 | 21,5 | 11,9 | 8,1 | 6,4 | 5,5 |
| 2 | 43,9 | 18,5 | 10,6 | 7,7 | 6,7 |
| 3 | 10,5 | 3,9 | 1,4 | 0,4 | 0,0 |
| 4 | 24,4 | 10,2 | 5,2 | 3,4 | 2,8 |
| 5 | 32,2 | 13,2 | 6,9 | 4,8 | 4,1 |
| 6 | 35,3 | 15,2 | 7,9 | 5,3 | 4,5 |

Окончание табл. 31

| Пусковой комплекс | Эффективность государственных инвестиций в зависимости от СОК | | | | |
|-------------------|---|--------|--------|--------|--------|
| | 20 лет | 25 лет | 30 лет | 35 лет | 40 лет |
| 7 | 26,9 | 12,5 | 7,2 | 5,2 | 4,6 |
| 8 | 23,4 | 10,1 | 5,4 | 3,6 | 3,1 |
| 9 | 5,4 | 1,6 | 0,0 | -0,7 | -1,0 |
| 10 | 15,5 | 6,9 | 3,5 | 2,2 | 1,8 |
| 11 | 4,7 | 1,2 | -0,3 | -1,0 | -1,3 |
| 12 | 30,1 | 15,9 | 10,4 | 8,0 | 7,0 |
| 13 | 27,3 | 15,5 | 10,3 | 8,0 | 7,0 |
| 14 | 17,4 | 9,1 | 5,7 | 4,1 | 3,4 |

Источник: таблица составлена автором

Таблица 32

Интервальное распределение значений показателя «Эффективность государственных инвестиций» (ЭГИ) в зависимости от срока операционной концессии (СОК) без учета структуры частного капитала

| Интервал | Распределение значений ЭГИ в зависимости от СОК, шт. | | | | | ИТОГО |
|----------------------|--|--------|--------|--------|--------|-------|
| | 20 лет | 25 лет | 30 лет | 35 лет | 40 лет | |
| $[-\infty \div 0]$ | 0 | 0 | 4 | 8 | 10 | 22 |
| $(0 \div 10]$ | 5 | 14 | 25 | 30 | 30 | 104 |
| $(10 \div 20]$ | 7 | 21 | 17 | 14 | 13 | 72 |
| $(20 \div 30]$ | 7 | 8 | 5 | 4 | 3 | 27 |
| $(30 \div 40]$ | 11 | 3 | 4 | 0 | 0 | 18 |
| $(40 \div 50]$ | 5 | 5 | 1 | 0 | 0 | 11 |
| $(50 \div 60]$ | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| $(60 \div 70]$ | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| $(70 \div 80]$ | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| $(80 \div 90]$ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| $(90 \div 100]$ | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| $(100 \div +\infty]$ | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| ИТОГО | 56 | 56 | 56 | 56 | 56 | 280 |

Источник: таблица составлена автором

Таблица 33

Интервальное распределение значений показателя «Эффективность государственных инвестиций» (ЭГИ) в зависимости от структуры частного капитала (СЧК) без учета срока операционной концессии

| Интервал | Распределение значений ЭГИ в зависимости от СЧК, шт. | | | | ИТОГО |
|----------------------|--|--------|--------|-------|-------|
| | 30/70% | 20/80% | 10/90% | 5/95% | |
| $[-\infty \div 0]$ | 7 | 7 | 4 | 5 | 23 |
| $(0 \div 10]$ | 6 | 16 | 41 | 41 | 104 |
| $(10 \div 20]$ | 17 | 24 | 15 | 15 | 71 |
| $(20 \div 30]$ | 12 | 7 | 3 | 5 | 27 |
| $(30 \div 40]$ | 6 | 5 | 4 | 3 | 18 |
| $(40 \div 50]$ | 6 | 3 | 1 | 1 | 11 |
| $(50 \div 60]$ | 3 | 1 | 2 | 0 | 6 |
| $(60 \div 70]$ | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| $(70 \div 80]$ | 5 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| $(80 \div 90]$ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| $(90 \div 100]$ | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| $(100 \div +\infty]$ | 7 | 4 | 0 | 0 | 11 |
| ИТОГО | 70 | 70 | 70 | 70 | 280 |

Источник: таблица составлена автором

Приложение 3. Графические материалы

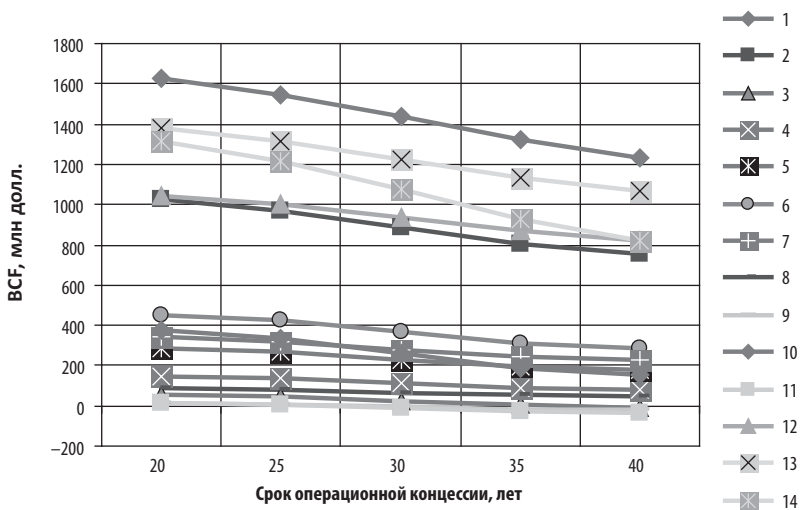


Рис. 19. **Дисконтированный бюджетный денежный поток (BCF) для пусковых комплексов № 1–14 относительно срока операционной концессии при структуре частного капитала 20/80%**

Источник: рисунок составлен автором по результатам обобщения 14 реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности. Приведенные значения изменены, тренд сохранен

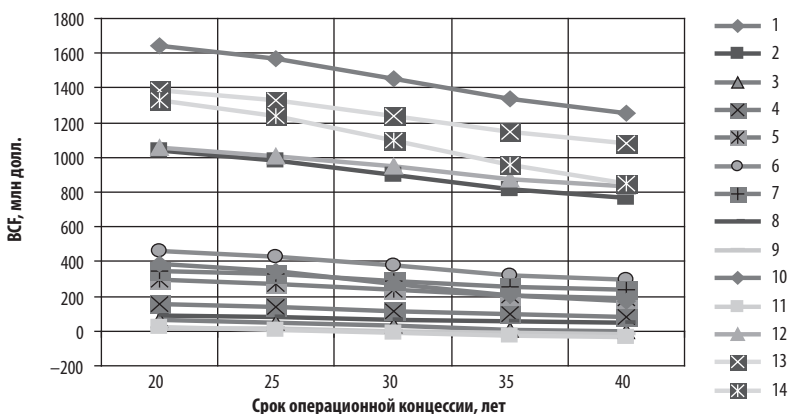


Рис. 20. **Дисконтированный бюджетный денежный поток (BCF) для пусковых комплексов № 1–14 относительно срока операционной концессии при структуре частного капитала 10/90%**

Источник: рисунок составлен автором по результатам обобщения 14 реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности. Приведенные значения изменены, тренд сохранен

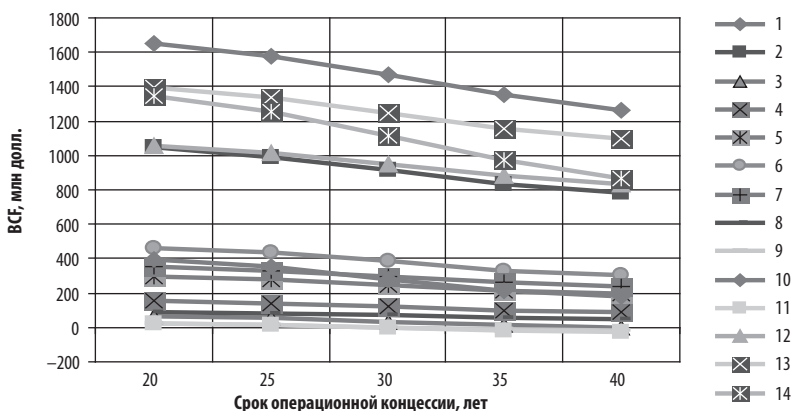


Рис. 21. **Дисконтированный бюджетный денежный поток (BCF) для пусковых комплексов № 1–14 относительно срока операционной концессии при структуре частного капитала 5/95%**

Источник: рисунок составлен автором по результатам обобщения 14 реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности. Приведенные значения изменены, тренд сохранен

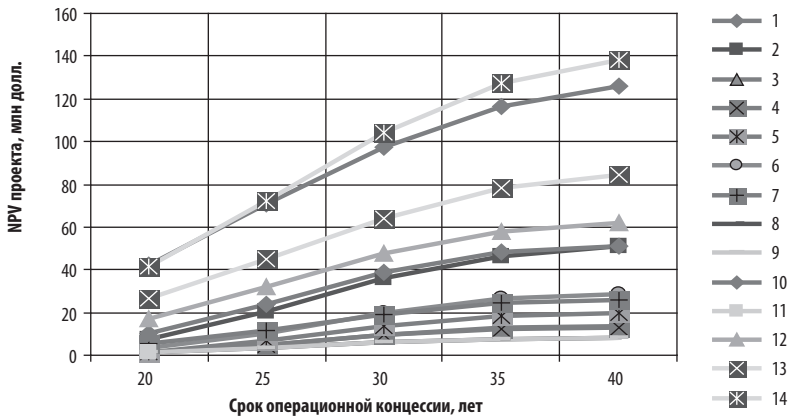


Рис. 22. Чистая приведенная стоимость (NPV) проектов, реализуемых на пусковых комплексах № 1–14 относительно срока операционной концессии при структуре частного капитала 20/80%

Источник: рисунок составлен автором по результатам обобщения 14 реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности. Приведенные значения изменены, тренд сохранен

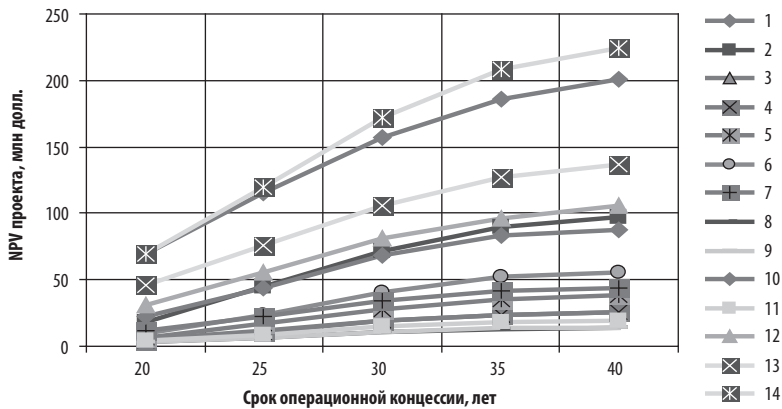


Рис. 23. Чистая приведенная стоимость (NPV) проектов, реализуемых на пусковых комплексах № 1–14 относительно срока операционной концессии при структуре частного капитала 10/90%

Источник: Рисунок составлен автором по результатам обобщения 14 реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности. Приведенные значения изменены, тренд сохранен

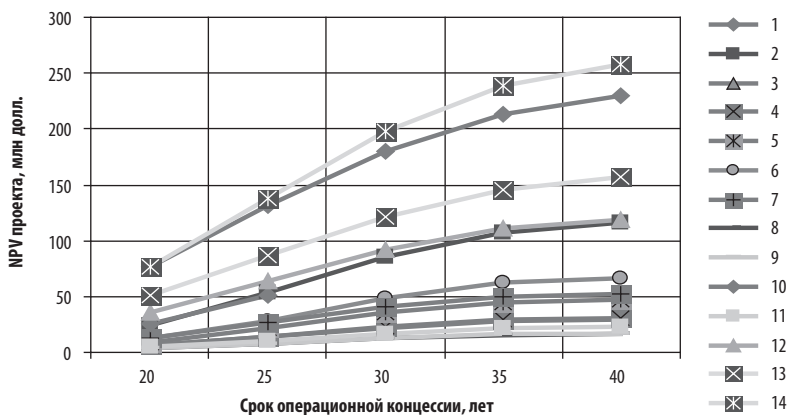


Рис. 24. Чистая приведенная стоимость (NPV) проектов, реализуемых на пусковых комплексах № 1–14 относительно срока операционной концессии при структуре частного капитала 5/95%

Источник: рисунок составлен автором по результатам обобщения 14 реальных финансовых обоснований (бизнес-планов) данной направленности. Приведенные значения изменены, тренд сохранен

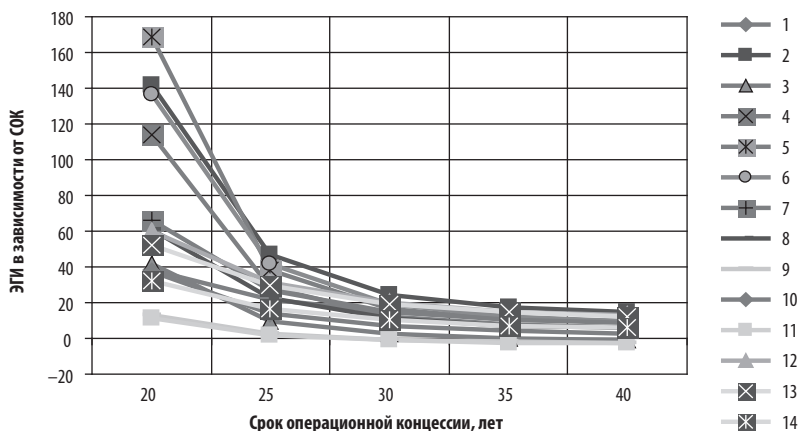


Рис. 25. Эффективность государственных инвестиций (ЭГИ) на пусковых комплексах № 1–14 в зависимости от срока операционной концессии (СОК) при структуре частного капитала 20/80%

Источник: рисунок составлен автором

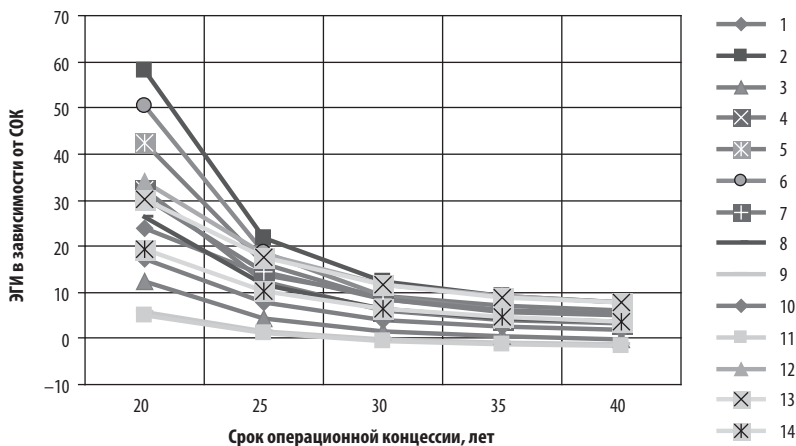


Рис. 26. Эффективность государственных инвестиций (ЭГИ) на пусковых комплексах № 1–14 в зависимости от срока операционной концессии (СОК) при структуре частного капитала 10/90%

Источник: рисунок составлен автором

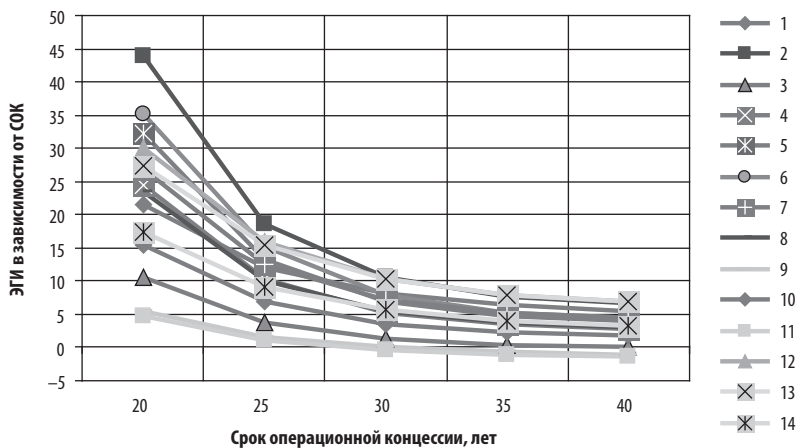


Рис. 27. Эффективность государственных инвестиций (ЭГИ) на пусковых комплексах № 1–14 в зависимости от срока операционной концессии (СОК) при структуре частного капитала 5/95%

Источник: рисунок составлен автором

Библиографический список

.....

1. Бюджетный кодекс Российской Федерации (в ред. федеральных законов от 05.08.2000 №116-ФЗ, от 08.08.2001 №126-ФЗ, от 29.05.2002 №57-ФЗ, от 10.07.2002 №86-ФЗ, от 24.07.2002 №104-ФЗ, от 24.07.2002 №110-ФЗ, от 07.07.2003 №117-ФЗ, от 07.07.2003 №123-ФЗ, от 11.11.2003 №147-ФЗ, от 11.11.2003 №148-ФЗ, от 08.12.2003 №158-ФЗ, от 23.12.2003 №184-ФЗ, от 23.12.2003 №186-ФЗ, от 20.08.2004 №111-ФЗ, от 20.08.2004 №120-ФЗ, от 23.12.2004 №174-ФЗ, от 28.12.2004 №182-ФЗ, от 29.12.2004 №195-ФЗ, от 09.05.2005 №49-ФЗ, от 01.07.2005 №78-ФЗ, от 12.10.2005 №127-ФЗ, от 19.12.2005 №159-ФЗ, от 22.12.2005 №176-ФЗ, от 27.12.2005 №197-ФЗ, от 27.12.2005 №198-ФЗ, от 03.01.2006 №6-ФЗ, от 02.02.2006 №19-ФЗ, от 16.10.2006 №160-ФЗ, от 03.11.2006 №175-ФЗ, от 04.12.2006 №201-ФЗ, от 19.12.2006 №237-ФЗ, от 30.12.2006 №265-ФЗ, от 20.04.2007 №53-ФЗ, от 26.04.2007 №63-ФЗ (ред. 01.12.2007), от 24.07.2007 №212-ФЗ, от 02.11.2007 №247-ФЗ, от 08.11.2007 №257-ФЗ, от 22.07.2008 №141-ФЗ, от 24.07.2008 №161-ФЗ, с изм., внесенными федеральными законами от 31.12.1999 №227-ФЗ, от 27.12.2000 №150-ФЗ, от 30.12.2001 №194-ФЗ, 09.07.1999 №159-ФЗ (ред. 09.07.2002), от 24.12.2002 №176-ФЗ, постановлением Конституционного суда РФ от 17.06.2004 №12-П, Федеральными законами от 23.12.2004 №173-ФЗ, от 26.12.2005 №189-ФЗ, от 19.12.2006 №238-ФЗ).
2. Бюджетное послание Президента Российской Федерации В. В. Путина Федеральному собранию «О бюджетной политике в 2008–2010 годах». — М., 9 марта 2007 г.
3. Закон Санкт-Петербурга от 25 декабря 2006 года №627–100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах» (с изм., внесенными Законом Санкт-Петербурга от 10 апреля 2008 года №205–25).
4. Закон Томской области от 16 октября 2006 года №244-ОЗ «Об основах государственно-частного партнерства в Томской области».
5. Конкурсная документация к открытому конкурсу на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве

- и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги «Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва — Минск» (с измен. №5 от 04.08.2008 г.) (утв. приказом Федерального дорожного агентства от 13 сентября 2007 г. №64).
6. Конкурсная документация к открытому конкурсу на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги «Скоростная автомобильная дорога Москва — Санкт-Петербург на участке 15-й км — 58-й км» (с измен. №5 от 04.08.2008 г.) (утв. приказом Федерального дорожного агентства от 20 сентября 2007 г. №71).
 7. Методика расчета показателей и применения критериев эффективности региональных инвестиционных проектов (утв. приказом Министерства регионального развития Российской Федерации от 31 июля 2008 г. №117).
 8. Перечень инвестиционных проектов, по которым разрабатывается проектная документация за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2007 г. №1082-р (в ред. распоряжений Правительства РФ от 17.01.2008 №21-р, от 23.06.2008 №897-р)).
 9. Перечень инвестиционных проектов, реализуемых при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2006 г. №1708-р (в ред. распоряжений Правительства РФ от 28.05.2007 №678-р, от 10.11.2007 №1596-р, от 12.12.2007 №1791-р, от 18.03.2008 №336-р, от 22.04.2008 №542-р)).
 10. Положение об Инвестиционном фонде Российской Федерации (в ред. постановлений Правительства РФ от 25.04.2006 №239, от 31.10.2007 №732, с изм., внесенными постановлениями Правительства РФ от 09.08.2006 №476, от 24.08.2006 №516) (утратил силу).
 11. Постановление Правительства РФ от 1 марта 2008 г. №134 «Об утверждении Правил формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации» (в ред. Постановления Правительства РФ от 23.06.2008 №468).
 12. Постановление Правительства РФ от 23 ноября 2005 г. №694 «Об Инвестиционном фонде Российской Федерации» (в ред. постановлений Правительства РФ от 25.04.2006 №239, от 31.10.2007 №732, с изм., внесенными постановлениями Правительства РФ от 09.08.2006 №476, от 24.08.2006 №516) (утратил силу).
 13. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. №848 «О федеральной целевой программе “Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)”» (в ред. постановлений Правительства РФ от 31.05.2006 №338, от 09.07.2007 №437, от 10.04.2008 №258, с изм.,

- внесенными распоряжениями Правительства РФ от 21.10.2004 №1355-р, от 21.04.2006 №553-р, постановлением Правительства РФ от 20.05.2008 №377).
14. Правила формирования и использования бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации (утв. постановлением Правительства РФ от 01.03.2008 №134 (в ред. постановления Правительства РФ от 23.06.2008 №468)).
 15. Стратегия развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года (утв. приказом Минтранса России от 31 июля 2006 г. №94).
 16. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. №1734-р).
 17. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» (утв. постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. №848 (в ред. от 31.05.2006 №338, от 09.07.2007 №437, от 10.04.2008 №258, с изм., внесенными распоряжениями Правительства РФ от 21.10.2004 №1355-р, от 21.04.2006 №553-р)).
 18. Федеральный закон от 21 июля 2005 г. №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (в ред. федеральных законов от 08.11.2007 №261-ФЗ, от 04.12.2007 №332-ФЗ, от 30.06.2008 №108-ФЗ).
 19. Федеральный закон от 25 февраля 1999 г. №39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» (в ред. федеральных законов от 02.01.2000 №22-ФЗ, от 22.08.2004 №122-ФЗ, от 02.02.2006 №19-ФЗ, от 18.12.2006 №232-ФЗ, от 24.07.2007 №215-ФЗ).
 20. Акитоби Б., Хемминг Р., Шварц Г. Государственные инвестиции и государственно-частные партнерства // Вопросы экономики, 2007. №40.
 21. Анчишкин А. И. Наука, техника, экономика. — М.: Экономика, 1989.
 22. Архипов И. Опасные воды // Эксперт Северо-Запад. 2007. 5 февраля. №5 (307).
 23. Афанасьев М. Н. Клиентелизм и российская государственность. — М.: Московский общественный научный фонд, 2000.
 24. Барсукова Н., Саланин В. Государственно-частные амбиции // Континент Сибирь. 2005. 17 июня. №22 (444).
 25. Белокрылова О. С., Ищенко О. А., Комарова Н. С. и др. Современная экономика: Лекционный курс. — Ростов-на-Дону: Феникс, 2004.
 26. Бреннан Дж., Бьюкенен Дж. Причина правил. Конституционная политическая экономия. — СПб.: Экономическая школа, 2005.
 27. Бьюкенен Дж. М. Сочинения. Конституция экономической политики. Расчет согласия. Границы свободы. — М.: Таурис Альфа, 1997.

28. В России грядет бум строительства автомобильных дорог // РосБизнес-Консалтинг. Экономика. 2008. 8 апреля.
29. Варга Е. С. Избранные произведения. Экономические кризисы. — М.: Наука, 1974.
30. Варга Е. С. Капитализм двадцатого века. — М.: Госполитиздат, 1961.
31. Варнавский В. Государственно-частное партнерство в России: проблемы становления // Отечественные записки. 2004. №6 (20).
32. Варнавский В. Г. Партнерство государства и частного сектора. — М.: Наука, 2005.
33. Вилюсов М. В., Сулакшина А. С. Коррупция и теневая экономика: проблемный анализ. // Власть. 2006. №12. С. 36–42.
34. Волков Б. А. Экономическая эффективность инвестиций на железнодорожном транспорте. — М.: Транспорт, 1996.
35. Гапоненко А. Л., Панкрухин А. П. Стратегическое управление. — М.: ИКФ Омега-Л, 2004.
36. Герасимов Е. Государственно-частное партнерство // Строительный еженедельник. 2008. 31 марта. №12 (303).
37. Гибшман А. Е. и др. Экономика транспорта. — М.: Транспорт, 1957.
38. Гибшман А. Е. Определение экономической эффективности проектных решений на железнодорожном транспорте. — М.: Транспорт, 1985.
39. Глазьев С. Ю. Обучение рынку. — М.: Экономика, 2004.
40. Гордеев А., Киселев К. Механизм государственно-частного партнерства в сфере науки: в чьей воле его запустить? / S&TRF: наука и технологии РФ. 7 июня 2008. — http://www.strf.ru/organization.aspx?CatalogId=221&d_no=14562.
41. Государственно-частное партнерство — на службу российским дорогам // ИА Росбалт. 17 августа 2007. — <http://www.rosbalt.ru/2008/9/22/406883.html>.
42. Государственно-частное партнерство/Википедия. Свободная энциклопедия. 11 августа 2008. — http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A7%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE-%D0%B3%D0%BE%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%B0%D1%80%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%BF%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%BD%D1%91%D1%80%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE.
43. Государственно-частное партнерство повысит конкурентоспособность инфраструктурных проектов // ПЭС Кремль. ORG. 7 октябрь 2004. — <http://www.kreml.org/news/67636459>.
44. Государственно-частное партнерство: проблемы и перспективы. Пресс-релиз/ИА «ЛИГАБизнесИнформ». — Украина, Киев. 6 июня 2008. — <http://news.liga.net/pr/NR080293.html>.

45. Государственно-частные партнерства. Правовая реформа в России // Право на этапе перехода. — [б. м.] Европейский банк реконструкции и развития, 2007. №6956.
46. Греф Г. О. Проблемы и перспективы развития государственно-частного партнерства в России // Закон. 2007. Февраль. С. 6.
47. Доклад Рабочей группы Президиума Государственного совета Российской Федерации на заседании Государственного совета Российской Федерации «О транспортной стратегии Российской Федерации». — М., 29 октября 2003 г.
48. Ефимова Л. И. Некоторые модели государственно-частных партнерств: тенденции и зарубежный опыт. Тезисы доклада // Государственно-частное партнерство: новые концепции развития транспортной инфраструктуры. Материалы семинара. 15 апреля 2003 г.
49. Жуков Е. А. Концептуальные научные основы государственной транспортной политики // Международная экономика. 2006. №1.
50. Жуков Е. А. Концептуальные научные проблемы государственной транспортной политики // Третья международная Евроазиатская конференция по транспорту. Тезисы докладов. — СПб., 11–12 сентября 2003 г.
51. Жуков Е. А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства (вопросы теории и практики). — М.: Наука, 1990.
52. Иванов С. Выступление первого заместителя председателя Правительства РФ Сергея Иванова на 44-й Мюнхенской конференции по вопросам безопасности и обороны по теме: «Куда идет Россия? Новые видения общеевропейской безопасности». — ФРГ, Мюнхен: [б. н.], 10 февраля 2008 г.
53. Илларионов А. Н. Слово и дело (окончание) // Континент. 2008. №136.
54. Илларионов А. Н. Слово и дело // Континент. 2007. №134.
55. Использование концессии как формы государственно-частного партнерства для реализации крупных предпринимательских проектов в автомобильной отрасли РФ. Отчет по научно-исследовательской работе/НОУ «Московская международная высшая школа бизнеса «МИРБИС» (Институт)». — М.: МИРБИС, 2007.
56. История развития государственно-частного партнерства/АО «Фонд устойчивого развития «Қазына»». — Казахстан, Астана, 2008. — <http://www.kazyna.kz/? cat=view& doc=47>.
57. Кабашкин В. А. Партнерство в государстве — залог успеха. — М., 2007.
58. Каданя (Кеслер) А. Я. Экономические основы государственно-частного партнерства. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук/ФГОУ ВПО «Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова». — М.: МГУ, 2008.

59. Караогланов А. С. Социально-экономический анализ концессионного механизма в сфере жилищно-коммунального хозяйства. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата социологических наук / ФГОУ ВПО «Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова». — М.: МГУ, 2008.
60. Катасонов В. Ю. Инвестиционный потенциал экономики: механизмы формирования и использования. — М.: Анкил, 2005.
61. Кичатов В. Ф. Государственно-частное партнерство: подготовка проектов к маркетингу и осуществлению // Государственно-частное партнерство: новые возможности для развития бизнеса. Материалы конференции. — СПб.: 24 ноября 2006 г.
62. Кнауэс В. В. Управление развитием государственно-частного партнерства. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук / ФГОУ ВПО «Российская академия государственной службы при Президенте Российской Федерации». — М.: РАГС, 2008.
63. Кумец Н. Ю. Экономический механизм развития водопроводно-канализационного хозяйства крупного города с привлечением внебюджетных источников финансирования. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук / ГОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный инженерно-экономический университет». — СПб.: СПГИЭУ, 2006.
64. Лебедева Н. А. Управление инвестиционной деятельностью на основе развития институциональных форм частно-государственного партнерства. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук / ГОУ ВПО «Орловский государственный технический университет». — Орел: ОГТУ, 2006.
65. Левитин И. Е. Доклад министра транспорта РФ И. Е. Левитина «О проекте новой редакции ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» на заседании Правительственной комиссии по вопросам развития промышленности, технологий и транспорта. — М., 1 февраля 2008 г.
66. Лившиц В. Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. — М.: Транспорт, 1986.
67. Максимов В. В. Анализ объема господдержки проектов государственно-частного партнерства в дорожном строительстве // Экономический анализ: теория и практика. 2008. №18 (123). С. 60–64.
68. Максимов В. В. Государственно-частное партнерство в транспортном секторе: зарубежный опыт // Международная экономика. 2008. №1. С. 16–26.
69. Максимов В. В. Использование срока создания автомобильной дороги в критериях оценки концессионных конкурсов // Экономический анализ: теория и практика. 2009. №5 (134).

70. Максимов В. В. Необходимость методологического подхода использования государственно-частных партнерств для реализации транспортных проектов. Тезисы доклада // Предпринимательство и реформы в России. Материалы тринадцатой международной конференции молодых ученых-экономистов. — СПб: Издательский центр ЭФ СПбГУ, 25–26 октября 2007. — С. 112–113.
71. Максимов В. В. Особенности оценки объема предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги в концессионных конкурсах // РЦБ. Компания эмитент. 2008. №16 (367). С. 47–50.
72. Максимов В. В. Особенности привлечения государственной поддержки для реализации частных инвестиционных проектов. Тезисы доклада // Пути развития национальной экономики. Материалы работы весенней конференции молодых ученых-экономистов. — СПб: Издательский центр ЭФ СПбГУ, 2008. С. 95–96.
73. Максимов В. В. Показатель бюджетной эффективности инвестиционных проектов в автодорожной отрасли // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2008. №8 (8). С. 77–83.
74. Максимов В. В. Риски концессионных проектов на транспорте // Авто-транспортное предприятие. 2007. №7. С. 25–26.
75. Максимов В. В. Совершенствование критериев оценки концессионных проектов при строительстве платных дорог // РЦБ. Рынок ценных бумаг. 2008. №13 (364). С. 45–48.
76. Максимов В. В. Совершенствование механизмов государственно-частного партнерства при строительстве платных автодорог // Актуальные проблемы экономической теории и экономической политики. СПб.: ОЦЭиМ, 2008. Выпуск 5. С. 59–67.
77. Максимов В. В., Рожкова С. А. Мультипликативные эффекты от использования концессий в крупнозатратных проектах в России. Тезисы доклада // Экономическое развитие: теория и практика. Материалы международной научной конференции. СПб.: Издательский центр ЭФ СПбГУ, 2007/ С. 155–156.
78. Мартынов В. А., Автономов В. С., Осадчая И. М. Переходная экономика: теоретические аспекты, российские проблемы, мировой опыт. — М.: Экономика, 2005.
79. Махортов Е. А., Семченков А. С. Государственно-частное партнерство как форма отношений власти и бизнеса в России // LOBBYING. RU: Журнал о лоббизме и GR. 2007. — http://lobbying.ru/index.php?article_id=2359.
80. Медведев Д. А. Стенограмма открытой для прессы части встречи избранного Президента Российской Федерации Дмитрия Медведева с членами бюро правления Российского союза промышленников и предпринимате-

- лей // ПОЛИТ. РУ. 8 апреля 2008. — <http://www.polit.ru / dossie / 2008 / 04 / 09 / rspp. html>.
81. Михеев В. А. Государственно-частное партнерство в реализации приоритетных национальных проектов / Институт развития гражданского общества и местного самоуправления. 7 июля 2007. — <http://www.c-society.ru / main. php? ID=334757&ar²=275 &ar³=200>.
 82. Михеев В. А. Основы социального партнерства. Учебник. — М.: Экзамен, 2001.
 83. Нецадин А. А. и др. Бизнес и общество: выгодное партнерство. — М.; СПб.: Вершина, 2006.
 84. Новый город должен стать примером государственно-частного партнерства для страны. Новости / ИА REGNUM. 18 июня 2007. — <http://www.regnum.ru / news / 844506.html>.
 85. Осадчая И. М. Консерватизм против реформизма: две тенденции в буржуазной политэкономии. — М.: Мысль, 1984.
 86. Панкрухин А. П. Маркетинг. Учебник. 6-е изд. — М.: ИКФ Омега-Л, 2009.
 87. Паппэ Я. Ш. Олигархи: экономическая хроника, 1992–2000. — М.: ГУ ВШЭ, 2000.
 88. Пирогов С. В. Управление наукой (социально-экономический аспект). — М.: Наука, 1983.
 89. Попов В. М., Ляпунов С. С., Млодик С. Г. и др. Бизнес-планирование. — М.: Финансы и статистика, 2007.
 90. Потогин Ю. Я. Инвестиционное обеспечение местного развития на основе реализации потенциала частно-государственного партнерства: условия и механизмы (на примере г. Волгодонска). Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук/ФГОУ ВПО «Южный федеральный университет». — Ростов-на-Дону: ЮФУ, 2007.
 91. Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства/Европейская экономическая комиссия ООН. — Нью-Йорк, Женева: Организация Объединенных Наций, 2008.— №08. II. Е. 1.
 92. Приоритетные национальные проекты и государственно-частное партнерство / Ассоциация строителей России. 13 апреля 2006. — <http://www.a-s-r.ru/tabid/181/EntryID/2396/Default. aspx>.
 93. Проблемы функционирования и развития инфраструктуры России в переходный период / Под ред. В.Н. Лившица. — М.: Фолиум, 1996.
 94. Программы финансирования транспортной инфраструктуры. Записка секретариата/Организация Объединенных Наций: Экономический и Социальный совет. Рабочая группа по тенденциям и экономике транс-

- порта Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии. — Брюссель, Бельгия: [б. н.], 24–26 сентября 2003 г. №TRANS/WP. 5/2003/7/Add. 3.
95. Путин В.В. Вступительное слово Президента Российской Федерации В.В. Путина на заседании Президиума Государственного совета по вопросу развития сети автомобильных дорог. — Ярославль, 13 октября 2006 г.
 96. Раевский С. В., Третьяков А. Г. Инвестиционная активность в регионе. — М.: Экономика, 2006.
 97. Разработка методических рекомендаций по обеспечению подготовки и реализации концессионных соглашений в отношении объектов федерального транспорта, путей сообщения, включая автомобильные дороги общего пользования федерального значения. Отчет по научно-исследовательской работе/ФГУП «НЦКТП». — М., 2007.
 98. Разработка предложений по нормативному обеспечению и механизмам финансирования проектов на условиях государственно-частного партнерства с привлечением институтов «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк). Отчет по научно-исследовательской работе/ЗАО «НИПИ ТРТИ». — М., 2007.
 99. Региональная экономика и управление. /Под общ. ред. А. Л. Гапоненко и Ю. С. Дульщикова. — М.: РАГС, 2008.
 100. Риски бизнеса в частно-государственном партнерстве. Национальный доклад. — М.: Ассоциация менеджеров, 2007.
 101. Рожкова С. А., Максимов В. В. Особенности использования в России государственно-частного партнерства как самого сложного инвестиционного проекта. Тезисы доклада // Экономические проблемы современной глобализации. Материалы работы весенней конференции молодых ученых-экономистов. СПб.: Издательский центр ЭФ СПбГУ, 2007. С. 130–131.
 102. Россия в цифрах // Федеральная служба государственной статистики (Росстат). — <http://www.gks.ru>.
 103. Савинова О. Н. Договорное регулирование концессионных отношений по законодательству Российской Федерации. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук / НОУ ВПО «Институт экономики, управления и права (г. Казань)». — Казань: Таглитат, 2008.
 104. Сильвестров С. Н. Государственно-частное партнерство в инвестиционной сфере энергетики. Тезисы доклада / Российская академия государственной службы при Президенте Российской Федерации. — М., 2008. — <http://www.koism.rags.ru/science/actions/silv.php>.
 105. Снельсон П. Государственно-частные партнерства в странах с переходной экономикой // Право на этапе перехода. № 6956. 2007. С. 31.

106. Современная рыночная экономика. Государственное регулирование экономических процессов. Энциклопедический словарь / Под общ. ред. В. И. Кушлина, В. П. Чичканова. — М.: РАГС, 2004.
107. Совфед инициирует разработку федерального закона о государственно-частном партнерстве // ИА REGNUM. 2008. 23 апреля. — <http://www.regnum.ru/news/991064.html>.
108. Соснова С. Новые возможности для развития города и бизнеса: государственно-частное партнерство // Строительство и городское хозяйство в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. 2007. № 95.
109. Староверова Г. С., Медведев А. Ю., Сорокина И. В. Экономическая оценка инвестиций. — М.: Кнорус, 2006.
110. Стенограмма открытой для прессы части встречи избранного президента Российской Федерации Дмитрия Медведева с членами бюро правления Российского союза промышленников и предпринимателей // ПОЛИТ.РУ. 8 апреля 2008. — <http://www.polit.ru/dossie/2008/04/09/rspp.html>.
111. Субботин М. Инвесторов зовут на минное поле // Российская бизнес-газета. 2006. № 586.
112. Сулакшин С. С., Вилисов М. В., Хрусталева Е. А. Государственно-частное партнерство в дорожной сфере // Проблемы правового регулирования дорожной деятельности в Российской Федерации. 2005. № 2 (9).
113. Сулакшин С. С., Вилисов М. В., Хрусталева Е. А. Дорожный кодекс Российской Федерации — реальное решение проблем дорожной деятельности // Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование. 2006. №1–2 (26–27).
114. Теория управления. Учебник. Изд. 3-е, доп. и перераб./Под общ. ред. А. Л. Гапоненко и А. П. Панкрухина. — М.: РАГС, 2008.
115. Титюхин Н. Государственно-частное партнерство в развитии логистического рынка России: нереальная реальность // ЛОГИНФО. 2006. №12.
116. Транспорт и развитие. Дискуссионная записка/Организация Объединенных Наций: Генеральная Ассамблея. Материалы Третьей конференции ООН по наименее развитым странам. — Брюссель, Бельгия: [б. н.], 14–20 мая 2001 г. №А/CONF. 191/ВР/1.
117. Транспортные проекты, осуществляемые при совместном участии государства и частного сектора: современное состояние дел (пер. с англ.)/American Road and transportation Builders Association. — USA, Washington D. C. 1997.
118. Транспортный сектор. Обновленная версия отчета о состоянии/Заседание высокопоставленных официальных лиц по Центрально-Азиатскому региональному экономическому сотрудничеству (Central Asia Regional Economic Cooperation). — Урумчи, СВАР, Китайская Народная Республика: [б. н.], 28–29 августа 2006 г.

119. Федоров Е. А. Полумеры нам не помогут // Национальные проекты. 2008. №7–8 (26–27).
120. Фильченков В. А. Формирование государственно-частного партнерства в социальной сфере. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук/ФГОУ ВПО «Российский государственный университет туризма и сервиса». — М.: РГУТиС, 2008.
121. Фливбьорг Б., Брузелиус Н., Ротенгаттер В. Мегaproекты: история недо-строев, перерасходов и прочих рисков строительства. — М.: Вершина, 2005.
122. Хачатуров Т. С. Экономика транспорта. — М.: АН СССР, 1959.
123. Хачатуров Т. С. Эффективность капитальных вложений. — М.: Эконо-мика, 1979.
124. Чернявский И. Ф. Инфраструктура сельскохозяйственного производства. Вопросы теории и практики. — М.: Экономика, 1979.
125. Шамхалов Ф. И. Государство и экономика. Власть и бизнес. — М.: Эко-номика, 2005.
126. Шамхалов Ф. И. Государство и экономика. Основы взаимодействия. — М.: Экономика, 2005.
127. Шихата И. Правовая реформа. Теория и практика. — М.: Белые альвы, 1998.
128. Шпигель М., Казьмин Д. Разбить копилку // Ведомости. 2008. №197 (2219).
129. Юровский Л. Н. Денежная политика Советской власти (1917–1927). — М.: Экономика, 2008.
130. Якунин В. И. Партнерство в механизме государственного управления. Социологические исследования. — М.: Институт социологии РАН, 2007. — №2.
131. Якунин В. И. Процессы и механизмы формирования государственной политики в современном российском обществе. Автореферат диссер-тации на соискание ученой степени доктора политических наук. — М., 2007.
132. Якунин В. И. Экспертные заметки. О государственно-частном партнер-стве // НП «Центр проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования». 8 февраля 2008. — http://www.rusrand.ru/enotes/enotes_61.html.
133. Ясин Е. В складчину с государством // Российская газета. 2004. 17 но-ября.
134. Ясин Е. Г. Приживется ли демократия в России. — М.: Новое издатель-ство, 2005.
135. Allison P., Sundel D. Capital Beltway Sets the Benchmark for Greenfield Toll Road P3s // P3Americas. — [s. l.] Inframation Ltd., January 2008.

136. Atkinson T. Public Economics and the Economic Public // European Economic Review. Presidential Address to the European Economic Association. 1990. №34.
137. Atkinson T. The Contributions of Amartya Sen to Welfare Economics // Scandinavian Journal of Economics. 1999. №101 (2).
138. Brennan G. H., Buchanan J. M. The Power to Tax: Analytical Foundations of a Fiscal Constitution. — Cambridge: Cambridge University Press, 1980.
139. Brennan G. H., Pettit P. The Economy of Esteem. — Oxford: Oxford University Press, 2004.
140. Concession Assessment Project: Cover analysis report/European Bank for Reconstruction and Development, Gide Loyrette Nouel. — August 2005.
141. CPPP — About PPP — Definition and Models // The Canadian Council for Public-Private Partnerships. — <http://www.pppcouncil.ca>.
142. Directive 2004/17/EC of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 coordinating the procurement procedures of entities operating in the water, energy, transport and postal services sectors/Official Journal of the European Union. Acts whose publication is obligatory. 30.4.2004. №L 134/1.
143. Estache A., Juan E., Trujillo L. Public-Private Partnerships in Transport: Policy Research Working Paper. — [s. l.] The World Bank, 2007. №4436.
144. Gilroy L. C., Poole R. W. Jr., Samuel P., Segal G. Building New Roads Through Public-Private Partnerships: Frequently Asked Questions: Policy Brief/Reason Foundation. March 2007. № 58.
145. Green paper on public-private partnerships and community law on public contracts and concessions/Commission of the European Communities. — Brussels: [s. n.], 30 April 2004. №COM (2004) 327 final.
146. Highways Agency — Design, Build, Finance & Operate // Highways Agency. 2008. — <http://www.highways.gov.uk/roads/2646.aspx>.
147. Legal impediments to non-sovereign financing of infrastructure in Russia: Report prepared for the European Bank for Reconstruction and Development/Gide Loyrette Nouel. November 2005.
148. Максимов В. Transport concession risks. Тезисы доклада // Материалы Двадцатых международных Плехановских чтений. Тезисы докладов аспирантов и преподавателей на иностранных языках. — М.: Издательство РЭА им. Г. В. Плеханова, 2007. С. 18–20.
149. On the application of Community law on Public Procurement and Concessions to Institutionalized Public-Private Partnerships (IPPP)/Commission of the European Communities: Commission Interpretative Communication. — Brussels. 5 February 2008. №C (2007) 6661.
150. Private Participation in Infrastructure Projects Database // The World Bank Group — The Public-Private Infrastructure Advisory Facility. July 2008. — <http://ppi.worldbank.org>.

151. Progress of Work of the Financial Matters Advisory Group/Legislative Council Subcommittee on West Kowloon Cultural District Development. — Hong Kong, The People's Republic of China: [s. n.], 2007. №WKCD-394.
152. Public private partnerships // HM Treasury. — September 22, 2008. — http://www.hm-treasury.gov.uk/documents/public_private_partnerships/ppp_index.cfm.
153. Public-Private Partnership: PPPs Defined // United States Department of Transportation, Federal Highway Administration. September 19, 2008. — <http://www.fhwa.dot.gov/ppp/defined.htm>.
154. Renda A., Schrefler L. Public-Private Partnerships: Models and Trends in the European Union. — [s. l.] The European Parliament, 2006. №IP / A / IMCO / SC / 2005–161.
155. Stiglitz J. E., Greenwald B. Towards a New Paradigm in Monetary Economics. — Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
156. Toll Road Update / Chadbourne & Parke LLP. — October 2006.
157. Tullock G., Seldon A., Brady G. L. Government Failure: A Primer in Public Choice. 2nd ed. — Washington, D. C.: Cato Institute, 2005.
158. Walton J. G. PPP-PFI Strange Acronym's?. — [s. l.] John G. Walton Commercial Barrister & Mediator, 2002.

НАУЧНОЕ ИЗДАНИЕ

Максимов Виталий Вячеславович

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Критерии оценки концессионных конкурсов

Рекомендовано к публикации
диссертационным советом
Д 502.006.08 ФГОУ ВПО
«Российская академия государственной службы
при Президенте РФ»

Руководитель проекта *М. Шалунова*
Технический редактор *Н. Лисицына*
Корректор *Е. Аксенова*
Компьютерная верстка *М. Поташкин, К. Свищёв*
Художник обложки *С. Прокофьева*

Подписано в печать 10.10.2009. Формат 60×90 1/16.
Бумага офсетная № 1. Печать офсетная.
Объем 11,5 печ. л. Тираж 1000 экз. Заказ № .
Альпина Пабlishерз
123060, Москва, а/я 28
Тел. (495) 980-53-54
e-mail: info@alpinabook.ru

Для заметок о ГЧП

Для заметок о ГЧП

Для заметок о ГЧП

Для заметок о ГЧП

Для заметок о ГЧП

Для заметок о ГЧП
