

РЕАЛИЗАЦИЯ ОТДЕЛЬНЫХ АСПЕКТОВ КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ ДЛЯ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ПРИМЕРЕ КОНЦЕССИОННОГО ПРОЕКТА СОЗДАНИЯ СИСТЕМЫ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ

© Матвеева Е. Д., Шершитский А. А., 2016

Иркутского государственного университета, г. Иркутск

В данной статье авторы рассматривают на примере инвестиционного проекта создания системы комплексной безопасности дорожного движения в Рязанской области схему получения и разделения доходов между частным и государственным партнерами, при которой учитывается социально-экономическая специфика проекта государственно-частного партнерства и риски обеих сторон.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, концессии, инфраструктурные проекты, безопасность дорожного движения, разделение доходов

В настоящее время становится все более очевидным тот факт, что обеспечение высоких и устойчивых темпов развития региона, достижение стратегических целей государственной власти невозможно без заинтересованного партнерства государственных и муниципальных органов власти с представителями частного бизнеса. Стратегии и программы, ориентирующиеся только на использование бюджетных средств, не позволяют органам власти осуществлять масштабные, стратегические проекты, лежащие в основе высокой конкурентоспособности страны. Признанной во всем мире альтернативой подобному способу финансирования выступает государственно-частное партнерство. При этом общим знаменателем

согласования интересов должны быть цели социально-экономического развития, определяемые на основе конституционного принципа социального государства [1].

Еще в эпоху Древнего Рима муниципалитеты (municipal — аналог современных муниципалитетов) практиковали передачу в управление частным лицам объектов античной инфраструктуры: почтовых станций, портов, водоводов, рынков и бань. Во Франции и Великобритании с 16 века власти старались привлекать частных предпринимателей, чтобы развивать за их счет, но под своим контролем, экономическую деятельность, которая обеспечивала предоставление транспортных и коммунальных услуг гражданам. В рамках этой

бизнес-модели государство передавало частному предпринимателю некое право, например, право взимания платы с потребителя за пользование или оказание услуги, которая предоставлялась в обмен на новое строительство, реконструкцию или модернизацию объектов (системы объектов) общественной инфраструктуры за счет частного инвестора. Во Франции первая концессия в области общественной инфраструктуры была предоставлена Адаму де Крапонну для постройки канала в долине Кро у города Салон-де-Прованс (1552 г.). Также концессия активно использовалась при строительстве мостов. В Англии государственные концессии выдавались частным компаниям еще в 17–18 веках. Маячные службы в Англии и Уэльсе действовали на принципах партнерства государства и бизнеса.

В 19 веке с помощью концессионных механизмов были построены железнодорожные сети, крупнейшие судоходные каналы и многие другие инфраструктурные комплексы, поэтому 19 век стал «золотым веком» концессий. Наиболее известные проекты этого времени, реализованные с использованием механизма концессии, Суэцкий канал (1855) и знаменитая Эйфелева башня в Париже (1887–1889).

Во второй половине 19 века на основе ГЧП в России были построены российские железные дороги. Важно отметить, что концессии, как одна из форм государственно-частного партнерства, являются достаточно популярной и, в частности в нашей стране, наиболее описанной законодательно (Федеральный закон от 21.07.2005 N 115-ФЗ (ред. от 30.12.2015) «О концессионных соглашениях»).

Модель концессии характеризуется тем, что она наиболее предпочтительна для проектов с длительным сроком реализации, а также в тех случаях, когда передача прав собственности от государства частному партнеру исключается по политическим или правовым причинам [2].

Можно выделить ряд характерных признаков концессии:

- ее предметом всегда является государственная (муниципальная) собственность, а также монопольные виды деятельности государства или муниципального образования, а целью — удовлетворение общественных нужд и потребностей;

- одним из субъектов концессионного соглашения выступают органы исполнительной власти государства или муниципалитета;

- концессия всегда имеет договорную основу (концессионное соглашение) и опирается на возвратность предмета соглашения, который предоставляется частному партнеру за плату, определяемую в соглашении.

При реализации концессионного соглашения концессионер за свой счет создает и (или) реконструирует имущество (объект концессии), право собственности, на которое принадлежит

концеденту. После создания/реконструкции объект концессии поступает в собственность концеденту, который передает его концессионеру для последующей эксплуатации на срок действия концессии. Срок действия концессионного соглашения устанавливается концессионным соглашением и, как правило, составляет 10 и более лет.

Концедентом выступает Российская Федерация, ее субъект или муниципальное образование.

Концессионером выступает юридическое частное лицо или специально созданное проектное общество, учредителями которого, как правило, являются члены инвестиционного консорциума.

Объект концессии — недвижимое или движимое имущество, технологически связанные между собой. Это могут быть объекты транспортной инфраструктуры: автострады, железнодорожные сооружения, трубопроводные сооружения, аэропорты, здания и сооружения для взлета, посадки и парковки летательных аппаратов, сооружения объединенной воздушной диспетчерской службы, подземные железнодорожные системы и другие сооружения общественного транспорта, морские и речные порты и суды; объекты коммунальной инфраструктуры: гидроинженерные сооружения, коммунальная инфраструктура и сооружения, включая газоснабжение и обработку бытовых отходов; объекты энергетики: сооружения для производства, передачи и распределения электроэнергии и тепла; объекты социальной инфраструктуры: санатории и медучреждения, учреждения отдыха и туризма, культурные, образовательные, досуговые и др. социальные учреждения (спорт, развлечения и т.д.).

Однако один из самых важных моментов в любом концессионном проекте — это вопрос возврата инвестиций и получения дохода по проекту, при этом важно учесть основные риски партнеров, социальную и экономическую (увеличение доходов в бюджет) направленность проекта.

Одной из, по мнению авторов, удачных схем разделения доходов при реализации проекта государственно-частного партнерства является пропорциональное разделение доходов, при котором частный партнер способен вернуть инвестиционные вложения, а государственный партнер — увеличить доходы бюджета. Наиболее успешно эта схема реализована в инфраструктурном проекте создания системы комплексной безопасности дорожного движения в Рязанской области, который предполагает строительство и управление системой комплексной безопасности дорожного движения на определенной территории городов.

Этот проект имеет социальную (укрепление общественной безопасности и снижение уровня преступности в области, создание дополнительных

рабочих мест) и экономическую направленность (построение системы осуществляется без использования бюджетных средств, исключительно силами частного партнёра, увеличение доходов в бюджет).

Старт проекту был дан в 2014 году, когда было заключено концессионное соглашение между Рязанской областью в лице Правительства Рязанской области и ЗАО «Безопасные дороги Рязанской области» сроком на 12 лет, объемом инвестиций на 4 255 млн. рублей на создание и эксплуатацию системы комплексной безопасности дорожного движения (СКБДД) на территории Рязанской области. Структура инвестиций следующая: собственные средства концессионера — 20 % и заемные средства — 80 % [3]. Возврат концессионеру средств, затраченных на создание и эксплуатацию СКБДД, предусматривается за счет поступлений в бюджет Рязанской области оплаты штрафов и возмещения вреда, наносимого тяжеловесным транспортом через государственную программу Рязанской области «Повышение безопасности дорожного движения на 2014–2020 годы» [3]. Разделение доходов происходит по схеме: 49 % частному партнеру, 51 % — в бюджет области, фактический доход по проекту — это денежный поток, то есть конкретно оплаченные штрафы.

При этом важно отметить, что после завершения строительства, все имущество переходит в государственную собственность, но при этом частный партнер занимается обслуживанием и эксплуатацией оборудования до конца концессионного соглашения.

Проекты государственно-частного партнерства — это надежный способ решить различные социальные вопросы с высокой эффективностью, так как привлекаются государственные ресурсы (права, имущество) и ресурсы частного бизнеса (что позволяет работать эффективно). Концессии являются одной из самых распространенных схем взаимодействия партнеров, однако важным вопросом любого проекта такого типа является получение и разделение доходов. На примере проекта «Безопасность», старт которого был дан в Рязанской области в 2014 году, мы видим, что, используя механизм пропорционального разделения доходов по проекту, которыми являются денежные поступления от штрафов, можно создать устойчивую финансовую базу для проекта концессионного соглашения, учитывая социально-экономическую направленность проекта и риски партнеров. ■

1. Зельднер А. Г., Смотрицкая И. И. Государственно-частное партнерство в условиях

инновационного развития экономики: монография [Электронный ресурс] / Под ред. А.Г. Зельднера, И.И. Смотрицкой. М.: ИЭ РАН, 2012. С. 212. URL: http://inecon.org/docs/Zeldner_Smotritskaya.pdf (дата обращения: 29.03.2016)

2. Мохов А. И., Мохова Л. А., Несветайлова С. В., Филичева Е. В. Особенности инвестирования в инфраструктурные комплексы: инфраструктурный дизайн [Электронный ресурс] // Тр. Инст-та системн. анализа Росс. акад. наук. 2009. в Т.49. С. 129-137. URL: <http://www.isa.ru/proceedings/images/documents/2009-49/129-137.pdf> (дата обращения: 29.03.2016)

3. Концессионный проект в Рязанской области Система комплексной безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://www.investinfra.ru/files/prezentacii/266.pdf> (дата обращения: 29.03.2016).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Зельднер А. Г., Смотрицкая И. И.

Государственно-частное партнерство в условиях инновационного развития экономики: монография [Электронный ресурс] / Под ред. А.Г. Зельднера, И.И. Смотрицкой. М.: ИЭ РАН, 2012. С. 212. URL: http://inecon.org/docs/Zeldner_Smotritskaya.pdf (дата обращения: 29.03.2016)

Концессионный проект в Рязанской области Система комплексной безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://www.investinfra.ru/files/prezentacii/266.pdf> (дата обращения: 29.03.2016).

Мохов А. И., Мохова Л. А., Несветайлова С. В., Филичева Е. В. Особенности инвестирования в инфраструктурные комплексы: инфраструктурный дизайн [Электронный ресурс] // Тр. Инст-та системн. анализа Росс. акад. наук. 2009. в Т.49. С. 129-137. URL: <http://www.isa.ru/proceedings/images/documents/2009-49/129-137.pdf> (дата обращения: 29.03.2016)

Implementing aspects of the concession agreement projects for public-private partnerships in the case of the concession project of integrated road safety in the Ryazan region

© Matveeva E., Shershitsky A., 2016

In this article the authors examine the example of the investment project to create an integrated road safety systems in the Ryazan region and the scheme receiving revenue sharing between private and public partners, which takes into account the socio-economic specificity of the project of public-private partnership and risks of both sides of the agreement.

Keywords: public-private partnership, concessions, infrastructure projects, road safety, revenue sharing