

УДК 334.7

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОССИИ

© **Гласова Е. С., 2015**

Иркутский государственный университет, г. Иркутск

В данной статье рассматривается история развития государственно-частного партнерства в России, сильные и слабые стороны, а также перспективы развития ГЧП в будущем.

В 21 веке каждая страна стремится привести свою инфраструктуру — систему взаимосвязанных объектов, обеспечивающих процесс и условия воспроизводства в соответствии со стандартами современного мира, поскольку эффективно работающая инфраструктура напрямую взаимосвязана с функционированием развитой, способной к конкуренции экономикой. Опыт показывает, что зачастую правительство стран не справляется своими силами — решать инфраструктурные проблемы только за счет государственного бюджета не только очень дорого, но и достаточно долго. В сложившейся ситуации возникает необходимость привлечения ГЧП — государственно-частного партнерства.

Государственно-частное партнерство — это форма сотрудничества государства и частных лиц для решения общественно важных задач при условиях взаимной выгоды. Взаимодействие государства и частного сектора имеет давнюю историю, однако свою популярность приобрело лишь в последние годы. В некоторых странах ГЧП уже показало свою эффективность, например, в Великобритании. Правительство данной страны одним из первых стало использовать эту схему работы на национальном уровне в конце 80-х годов, и к настоящему времени через программу ЧФИ — частная финансовая инициатива — было создано более 930 ГЧП на сумму более 66 млрд. ф. ст. [4].

В настоящее время в России возрастает интерес к ГЧП. Становится явным, что на пути модернизации нашей страны стоит множество проблем, таких как коррупция, слабая конкуренция, малоэффективная бюджетная сфера. Эта задача также усложняется низким уровнем инвестиций и оттоком средств из страны. Стало необходимо искать новые решения данных проблем. Одним из вариантов уменьшения расходов и привлечения инвестиций является государственно-частное партнерство — одно из самых эффективных средств привлечения частных предпринимателей для создания и финансирования государственных объектов.

Формы ГЧП различаются в зависимости от степени ответственности, возлагаемой на частный сектор, длительностью сотрудничества и др. Главными формами ГЧП являются:

1. BOT (Build, Operate, Transfer) — создание, право пользования (без права собственности) в течение исполнения договора и передача права государству.

2. BOOT (Build, Own, Operate, Transfer) — отличается от BOT только тем, что право собственности на время осуществления контракта принадлежит частному лицу.

3. BTO (Build, Transfer, Operate) — то же, что и BOT, но объект возвращается государству после строительства. Частный партнер обслуживает объект во время действия контракта срока, а публичный возмещает затраты регулярными платежами.

4. BOO (Build, Own, Operate) — как и BOOT, но после выполнения контракта объект остается в собственности частного предпринимателя.

5. DBOOT (Design, Build, Own, Operate, Transfer) — аналогично BOOT, но в обязанности частного партнера входит и проектирование объекта соглашения.

6. DBFO (Design, Build, Finance, Operate) — самым важным является обязанность частного партнера финансировать строительство и мероприятия по обслуживанию. Публичный партнер возмещает издержки регулярными платежами.

Из перечисленных выше форм в Российском законодательстве закреплены только три: BOT, BTO, BOO. Однако ГЧП в России применяется и без проработанной законодательной базы.

Официально ГЧП стало появляться в России всего около 20 лет назад, однако на самом деле Россия обладает богатым опытом данной деятельности. Первые крупные концессии возникли в середине 19 века, когда фон Дервиз и другие предприниматели начали строить железные дороги по заявке российских правителей. При разработке основных направлений развития данной концессии фон Дервиз предлагал разнообразные формы финансирования, которые используются до сих пор.

В 1880-х правительство решило отказаться от концессионной системы и перешло к оплате строительства дорог за счет казны. Основными причинами отказа были коррумпированность концессионеров и чиновников, а также незаинтересованность концессионеров проводить модернизацию железных дорог, так как для этого требовались крупные капиталовложения. Возвращение к концессии произошло в период НЭПа. Это время было периодом глубокого кризиса, который охватил всю страну, опустошенную Первой мировой и Гражданскими войнами. Государство признавало необходимость восстановления экономики. Концессионная деятельность стала осуществляться во многих сферах жизни, а также стала способом привлечения зарубежных капиталов. Иностранцы вложились в Россию. На их долю приходилось около 1/3 всех инвестиций в индустриализацию страны. В 1923 г. был создан Главный концессионный комитет при СНК СССР — главный государственный орган по концессионной деятельности. В это же время были образованы концессионные комитеты в союзных республиках и представительствах за рубежом. Однако в конце 1920х годов правительство изменило курс экономической политики и перешло от рыночных методов хозяйствования к административно-командным. Соответственно, стали сворачиваться и концессионные проекты.

Новый виток развития ГЧП относится к середине 1990-х гг. В это время появилась необходимость в обновлении инфраструктуры, обеспечении долгосрочным финансированием и разработанным

законодательством. Самой популярной сферой финансирования в России стало ЖКХ: доля проектов государственно-частного партнерства в ЖКХ на данный момент составляет 25.8%. Сейчас в сфере коммунального хозяйства в России осуществляется около 50 проектов ГЧП. Одним из примеров является компания «Росводоканал» — крупнейший частный оператор в сфере водоснабжения в России, реализующий инвестиционные программы, направленные на реконструкцию, модернизацию и развитие инфраструктуры водно-канализационного хозяйства городов с 2007 года [1]. На втором месте по успешности внедрения государственно-частного партнерства стоит транспортная инфраструктура. В настоящий момент реализуются 17 проектов автодорог. Например, Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге стоимостью около 213 млрд. рублей; строительство и эксплуатация на платной основе нового выхода на МКАД с федеральной автодороги М-1 «Беларусь» (Москва-Минск) и другие [3]. Таким образом, можно сказать, что государственно-частное партнерство в России уверенно развивается. Однако существует ряд проблем и сдерживающих факторов, которые мешают быстрому становлению ГЧП. В нашей стране еще не до конца отлажен механизм взаимодействия частных и государственных партнеров. Действующее законодательство не учитывает в полной мере специфику отношений, связанных с ГЧП. Несогласованность замедляет процедуру организации государственно-частного партнерства: например, некоторые конкурсы на транспортные концессионные проекты длились более двух лет.

Еще одной проблемой, связанной с государственным аппаратом, является коррумпированность на всех уровнях власти, которая препятствует установлению доверительных отношений с частным сектором. Серьезной проблемой является и сложность привлечения больших финансовых инвестиций частным сектором. До сих пор государственно-частное партнерство воспринимается российским бизнесом как проекты с высокими рисками, низкой доходностью и неопределенным будущим. Также достаточно сложно найти стоящий проект, привлекательный и соответствующий требованиям банков.

Вдобавок ко всему вышесказанному, нашей стране характерна низкая активность регионов. Большинство внедряемых проектов являются региональными, однако инициатива как при создании, так и при внедрении проектов на местах слишком слаба.

Тем не менее, определенные перспективы развития государственно-частного партнерства есть. Государство поддерживает развитие инфраструктуры на основе ГЧП на всех уровнях власти и продолжает подготавливать законодательную базу на федеральном и региональном уровнях.

Следует отметить и то, что зарубежные инвесторы интересуются в реализации российских проектов. Агентство Ernst&Young провело опрос среди 500 иностранных инвесторов. В результате выяснилось, что 88% зарубежных компаний назвали российский рынок привлекательным для вложения средств [2]. Сегодня вложения средств иностранных партнеров присутствуют во многих инфраструктурных проектах в России. Например, проект обновления аэропорта Пулково. Международные инвесторы есть как среди акционеров (Fraport AG, Copelouzos), так и среди кредиторов проекта (ЕБРР, Международная финансовая корпорация). Также из девяти консорциумов, принимавших участие в тендере на право заключения Соглашения о государственно-частном партнерстве с правительством Санкт-Петербурга и ОАО «Аэропорт Пулково» лишь один был полностью российским [3].

Суммировав все достоинства и возможности ГЧП в России, а также оценив все его недостатки, можно сделать вывод, что наша страна имеет все возможности для успешного развития государственно-частного партнерства, однако для этого нужно решить ряд проблем. Во-первых, необходимо создать объективную, учитывающую интересы всех сторон нормативно-правовую базу. Действующие в настоящее время законы не обеспечивают в полной мере экономическую безопасность инвесторов. Также государство должно провести работу по оптимизации и повышению контроля над сроками и затратами проектов ГЧП и разработать механизм стимулирования конкуренции между частными и государственными подрядчиками за право выполнения работ по государственным контрактам. На развитие государственно-частного партнерства потребуется время, но уже сейчас можно сказать, что при грамотном и рациональном поведении, ГЧП в России может стать крайне эффективным механизмом, который позволит привлечь инвестиционные и организационные ресурсы во многие сферы, а также позволит нашей стране укрепить инфраструктуру. ■

1. URL:<http://www.pppinrussia.ru/main/novosti/news/closeup/6701>
2. URL:<http://www.rg.ru/2014/03/18/nedvizimost.html>
3. URL:<http://pppcenter.ru/index.php?id=624>
4. URL:http://www.pppinrussia.ru/userfiles/upload/files/PPP%20in%20foring%20country/PPP_in_UK.pdf

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- URL:<http://www.pppinrussia.ru/main/novosti/news/closeup/6701>
URL:<http://www.rg.ru/2014/03/18/nedvizimost.html>
URL:<http://pppcenter.ru/index.php?id=624>
URL:http://www.pppinrussia.ru/userfiles/upload/files/PPP%20in%20foring%20country/PPP_in_UK.pdf

**Possibilities of State & Private Sector
Partnership's development in Russia**

© Glasova E., 2015

The article is on history, advantages, disadvantages and possibilities of State & Private Sector Partnership in Russia.

Keywords: state, state & private sector partnership, possibilities
