

УДК 338.24

**ПРИМЕНЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЁРСТВА В
СФЕРЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА**

Алешкина О.В.

к.э.н, доцент,

Башкирский государственный университет,

Уфа, Россия

Аmineva A.A.

магистрант,

Башкирский государственный университет,

Уфа, Россия

Аннотация: Правительства стран всего мира используют практику государственно-частного партнерства (ГЧП) как одно из решений проблемы финансирования дорожной инфраструктуры. В данной статье авторами рассматриваются примеры использования механизма ГЧП в сфере дорожного строительства, а также их основные преимущества и недостатки.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, бизнес, дорожное строительство, развитие, экономика

***APPLICATION OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN ROAD
CONSTRUCTION***

Aleshkina O.V.

Ph.D., Associate Professor,

Bashkir State University,

Ufa, Russia

Amineva A.A.

undergraduate,

Bashkir State University,

Ufa, Russia

Annotation: Governments around the world use public-private partnerships (PPPs) as one of the solutions to the problem of financing road infrastructure. In this article, the authors considers examples of using the PPP mechanism in the field of road construction, as well as their main advantages and disadvantages.

Keywords: public-private partnership, business, road construction, development, economy

Традиционно во всем мире правительства стран выступают основными поставщиками общественной инфраструктуры – как в плане финансирования, как и в плане строительства. Однако за последние несколько десятилетий это положение дел стало меняться, с учетом текущих изменений и кризисных явлений [2]. Стремясь сократить расходы, но в то же время улучшить и расширить существующую инфраструктуру, правительства экспериментируют посредством взаимодействий с частным сектором, с которым они заключают долгосрочные контрактные соглашения, требующие, чтобы частная фирма финансировала, строила и/или управляла инфраструктурным проектом государственного сектора от имени государственного органа. Этот тип соглашения, как правило, называется государственно-частным партнерством (ГЧП) [5].

ГЧП эффективны в плане создания новой инфраструктуры без крупных первоначальных капиталовложений со стороны государственного учреждения. Однако механизмы ГЧП не лишены рисков и не всегда успешны. Самый большой потенциальный риск связан с тем, что государственные и частные структуры имеют различные интересы. С точки зрения государственного сектора, цель ГЧП - гарантировать, что деньги, потраченные на инфраструктуру, будут использованы экономически эффективно, гарантируя лучшее соотношение цены и качества исполнения проекта. С другой стороны, участники частного сектора стремятся максимизировать прибыль в течение всего срока действия ГЧП, ориентированы на экономический результат [3]. Кроме того, частные компании несут гораздо больше рисков, чем

государственные учреждения. Применительно к проектам ГЧП это означает, что участники частного сектора обычно настаивают на высоких вознаграждениях, чтобы принимать и управлять рисками, это в конечном итоге увеличивает затраты для партнера из государственного сектора. Цели государственных и частных партнеров в рамках ГЧП зачастую противоречат друг другу, и в этом заключается основная проблема подобных механизмов [6].

Рассмотрим несколько крупных проектов государственно-частного партнёрства в сфере дорожного строительства. «Highway 407 Express Toll Route (ETR)», расположенный в провинции Онтарио, Канада, представляет собой 108-километровое (67 миль) платное шоссе, проходящее через северную часть столичного Торонто. Проект строительства шоссе представлял собой государственно-частное партнерство между провинцией Онтарио и частным консорциумом. Первоначально консорциум должен был отвечать за проектирование, строительство, финансирование и техническое обслуживание шоссе со сроком аренды 99 лет, в течение которого им разрешалось взимать плату за проезд с пользователей дорожного полотна. Запрос предложений на строительство автомагистрали был объявлен в 1993 году, когда провинция переживала рецессию и не могла финансировать такой крупный инфраструктурный проект. Первоначально в запросе предложений уточнялось, что провинция будет нести ответственность за затраты на приобретение земли, в то время как частный партнер будет обеспечивать финансирование, гарантировать оптимальную цену строительства и эксплуатировать шоссе. Частный партнер будет получать компенсацию в виде доходов от взимания платы за проезд, однако уровень трафика и доходы от взимания платы не гарантируются правительством [7]. Ответы на запрос предложений показали, что частные партнеры очень неохотно берут на себя финансовые риски, а также строительные и операционные риски, учитывая, что никаких гарантий получения платы за проезд не предлагалось. Из-за отсутствия интереса со

стороны частного сектора провинция взяла на себя финансирование проекта, а также сохранила операционные риски в течение первых полутора лет. В конце концов права на эксплуатацию шоссе были проданы канадско-испанскому промышленному консорциуму за 3,1 миллиарда долларов в 1999 году на девяностодевятилетний срок аренды. В контракте была установлена максимальная ставка платы за проезд в течение первого года эксплуатации. Первоначально базовый транспортный поток устанавливался, исходя из объема перевозок в часы пик, и предполагалось, что он будет расти на один-три процента в год. Если объемы перевозок превышают предположение о росте, плата за проезд может быть повышена без ограничений; однако если объемы перевозок ниже прогнозируемых и плата за проезд все еще повышается, провинция может наложить штраф. По состоянию на 2008 год плата за проезд повышалась шесть раз, и недавно консорциум объявил, что намерен снова повысить плату за проезд. Это увеличение платы за проезд привело к снижению объемов движения по шоссе 407, что привело к увеличению уровня пробок на прилегающей дорожной сети [7]. В 2004 году провинция Онтарио подала иск против консорциума, утверждая, что он нарушил свой контракт, повысив плату за проезд без разрешения правительства. Суд встал на сторону консорциума, и даже независимый арбитр согласился с тем, что консорциум имеет право взимать плату за проезд без разрешения провинции.

Однако в 2005 году Онтарио и консорциум пришли к соглашению, согласно которому консорциум согласился реализовать «программу льгот для клиентов», которая в течение следующих четырех лет снизит плату за проезд до пятнадцати процентов для 100 000 постоянных пользователей и предоставит скидки водителям грузовиков в вечернее и выходные дни. В качестве уступки провинция согласилась отозвать свое судебное дело и потребовать снижения платы за проезд. Это соглашение позволило консорциуму еще больше

увеличить плату за проезд после того, как была реализована программа льгот для постоянных пользователей [7].

Шоссе 407 было построено своевременно и без серьезных перерасходов средств, и в настоящее время генерирует около 350 000 ежедневных автомобильных поездок. Затраты на приобретение земли и строительство были снижены за счет использования инновационных конструктивных решений, таких как укороченные въезды и узкие радиусные пандусы, а также преобразование двух полос съезда в одну и использование асфальтового покрытия вместо бетона. Главным минусом реализации проекта шоссе 407 как проекта государственно-частного партнерства стала неспособность государственного органа эффективно передать финансовые риски частному партнеру. Этап строительства стал обычным проектом строительства шоссе с частным партнером, строящим проект по фиксированной цене. В течение всего срока эксплуатации магистралей стало очевидно, что консорциум, эксплуатирующий эту магистраль, больше заинтересован в максимизации прибыли, а не в снижении уровня загруженности в столичном районе Торонто, который был главной движущей силой строительства магистралей.

Также целесообразно рассмотреть пример ГЧП на примере строительства автомобильных дорог А2 и А4 в Польше. В начале 1990-х годов сеть автомобильных дорог Польши насчитывала всего 199 км, и во всей стране не существовало ни одного четырехполосного шоссе. Непродуманная дорожная сеть страны была признана ключевым фактором, сдерживающим ее экономическое развитие, и правительство сосредоточило внимание на развитии данного направления. В 1993 году правительство разработало план строительства 2600 км автомобильных дорог к 2005 году, и предполагалось, что это может быть достигнуто за счет использования механизма государственно-частного партнерства [4]. Первым проектом ГЧП-магистрали, реализованном в Польше, была автомагистраль А4, которая должна была соединить два крупных

города на юге Польши – Краков и Катовице. Первый этап проекта состоял из масштабной реконструкции существующей магистрали, ее эксплуатации и технического обслуживания. Контракт на реализацию проекта был подписан в 1997 году и введен в эксплуатацию в 2001 году. Финансовый стимул для частного партнера основывался исключительно на сборе доходов от взимания платы за проезд. Второй этап проекта, заключавшийся в восстановлении крупного моста, оказался более сложным, главным образом из-за меньших, чем предполагалось, объемов.

Государственно-частное партнерство – это альтернатива, которую государственные учреждения могут использовать для строительства крупных проектов транспортной инфраструктуры, когда не хватает капитала. Однако, как видно из приведенных выше примеров, такие механизмы не всегда сопряжены с риском. Как видно из проекта шоссе 407 в Канаде, нежелание частных партнеров брать на себя риск и их стремление максимизировать прибыль оказали негативное влияние на уровень загруженности в районе Торонто, что было главной целью проекта. В Польше низкие доходы от взимания платы за проезд из-за низких объемов перевозок заставили частных партнеров опасаться продолжения проектов ГЧП, в результате чего будущее дорожной сети страны оказалось под угрозой завершения.

Самая большая проблема, с которой сталкиваются проекты ГЧП, заключается в том, что государственные и частные структуры имеют очень разные интересы. С точки зрения государственного сектора, цель подобного сотрудничества состоит в том, чтобы обеспечить эффективное использование средств, потраченных на инфраструктуру. С другой стороны, участники частного сектора практически всегда стремятся максимизировать прибыль. Кроме того, частные компании гораздо чаще и больше опасаются нести риски, чем государственные учреждения. Также противоречивость целей

государственных и частных партнеров в области ГЧП, как правило, становится главной проблемой в данном вопросе.

Библиографический список

1. Федеральный закон Российской Федерации от 13 июля 2015 г. N 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», 17 июля 2015 г. в «РГ» – Федеральный выпуск, № 6727.
2. Алешкина О.В., Аминева А.А. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт существования // Вектор экономики. 2020. № 5 (47). С. 88.
3. Байкова Э.Р., Алешкина О.В. О введении налога на добавленный доход в нефтяной отрасли // Экономика и управление: научно-практический журнал. 2018. № 5 (143). С. 81-85.
4. Brenck, Andreas; Beckers, Torsten; Heinrich, Maria; von Hirschhausen, Christian R. (2005) : Public-private partnerships in new EU member countries of Central and Eastern Europe: An economic analysis with case studies from the highway sector, EIB Papers, ISSN 0257-7755, Vol. 10, Iss. 2, pp. 83-111
5. Grimsey, D., & Lewis, M. (2000). Evaluating the Risks of Public Private Partnerships for Infrastructure Projects. International Journal of Project Management.
6. Hodge, G. (2004). The Risky Business of Public-Private Partnerships. Australian Journal of Public Administration.
7. Vining, A., & Boardman, A. (2008). Public-private partnerships in Canada: Theory and evidence. Canadian Public Administration, 51(1), 9-44.

Оригинальность 89%