

«ТРАНСПОРТНАЯ СФЕРА ЛИДИРУЕТ В ГЧП ПО ОБЪЕМУ ИНВЕСТИЦИЙ»

СИСТЕМА ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ «ПЛАТОН» НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ САМЫХ КРУПНЫХ ПРИМЕРОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА (ГЧП). ОБ ОСНОВНЫХ ТЕНДЕНЦИЯХ РАЗВИТИЯ ГЧП В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РАССКАЗАЛ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ЦЕНТРА РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА ПАВЕЛ СЕЛЕЗНЕВ.

BUSINESS GUIDE: Какую часть среди проектов ГЧП сейчас занимают те, что связаны с дорогами? Вы не могли бы привести примеры проектов, связанных со строительством транспортной инфраструктуры?

ПАВЕЛ СЕЛЕЗНЕВ: Если говорить о рынке ГЧП в целом, то в Российской Федерации принято решение о реализации более 1,6 тыс. проектов, при этом непосредственно в стадии реализации уже находится около 1 тыс. проектов ГЧП, из которых более 40 — в транспортной сфере (строительство автомобильных и железных дорог, мостов и путепроводов, развитие аэропортов, создание систем фотовидеофиксации и весогабаритного контроля, строительство сопутствующей инфраструктуры), таким образом, на сегодняшний день по количеству транспортных проекты составляют менее 5% от всего рынка ГЧП. Однако, если рассматривать рынок не с точки зрения количества проектов, а с точки зрения объема инвестиций, то транспортная сфера бесспорно лидирует. Общий объем инвестиций в реализуемые проекты ГЧП в транспортной сфере — более 1,1 трлн руб. — это 70% объема всего рынка в денежном выражении.

При этом нельзя не отметить, что первыми проектами ГЧП в России стали именно транспортные: строительство Западного скоростного диаметра, реконструкция аэропорта Пулково, строительство обхода г. Одиноцво на федеральной трассе М-1.

Один из наиболее новаторских проектов на федеральном уровне — создание системы взимания платы с 12-тонников, также нельзя не отметить строительство ЦКАД и трассы М-11 Москва—Санкт-Петербург, на региональном уровне набирает популярность реализация проектов по строительству мостов и платных перевезов, проекты весогабаритного контроля и фотовидеофиксации. Новые проекты в отрасли строительства и реконструкции автомобильных дорог на региональном уровне будут реализовываться в том числе за счет федерального трансферта, полученного от эксплуатации системы «Платон».

ВГ: Почему понадобился именно такой формат сотрудничества государства и частного бизнеса? Как это началось и как развивалось?

П. С.: В сложившихся условиях ограниченности бюджетов всех уровней реализация проектов ГЧП позволяет решать острые проблемы по обеспеченности инфраструктурой в транспортной, коммунальной или социальной сферах. С одной стороны, ГЧП позволяет привлечь внебюджетное финансирование и профессиональные компетенции частного бизнеса в государственные проекты а, с другой — обеспечивает инвесторам большие гарантии и господдержку, чем арендные отношения, инвестиционные соглашения или государственные закупки. Для запуска первых концессий в 2005 году был принят федеральный закон 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», далее для расширения форм взаимодействия с частными инвесторами в течение десяти лет регионы разрабатывали и принимали собственные региональные законы о ГЧП. С вступлением в силу с 1 января 2016 года федерального закона 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в РФ...» у нас теперь два федеральных законодательных механизма — 115-ФЗ и 224-ФЗ.

ВГ: В чем залог успешного проекта государственно-частного партнерства в транспортной сфере?

П. С.: Проекты в транспортной инфраструктуре сопровождаются высокими рисками на этапе запуска и эксплуатации. Для обеспечения качественной подготовки проектов



ГЧП в транспорте необходимо формирование компетентной проектной команды — как на стороне публичного заказчика, так и на стороне частного инвестора. Специализированный проектный офис, работники которого обладают компетенциями по техническому, правовому и финансовому структурированию проектов ГЧП, может служить серьезным подспорьем для реализации транспортных проектов ГЧП регионального уровня.

Также не надо забывать про потребителя. Во всех проектах, которые реализуются в рамках ГЧП, конечным потребителем в итоге является население. И основная зада-

ча всех проектов — быть полезным именно ему. Мы можем сколько угодно говорить о стоимости денег, качестве проектов и т. д., в итоге качество оценивает тот, кто пользуется их результатами. Поэтому все проекты ГЧП социально емкие, политически емкие, и это нельзя упускать из вида. Именно по этой причине заказчиком выступает государство, и государство должно выступать на стороне потребителя, всех граждан страны. Если они довольны, значит, проект успешен. Но только надо помнить про то, что объективная оценка эффективности проекта иногда может стать очевидна не через год и даже не через два после его запуска.

ВГ: Как вы оцениваете систему «Платон»? Во-первых, с точки зрения качества проекта ГЧП, и во-вторых, по эффективности его реализации. Что дает «Платон» государству? Какой вы видите роль «Платона» в развитии автомобильного транспорта в России?

П. С.: Если рассматривать проект с точки зрения практики ГЧП, то, безусловно, это качественно проработанный проект, который структурировали ведущие эксперты в сфере ГЧП, и на этапе создания системы на него были потрачены исключительно средства инвестора и привлеченные в банке деньги. Подобные проекты реализуются во многих зарубежных странах. У нас проект пока только «приживается». Та порой негативная информация, которая встречается в СМИ, не является объективной картиной происходящего и приводит к дискредитации как самого проекта, так и механизма ГЧП в целом. Каждый реализуемый проект ГЧП в транспортной инфраструктуре должен не только обеспечивать технические и финансовые преимущества сторон, но и быть эффективным с коммуникационной точки зрения. Но считаю, что сам факт того, что схема по распределению средств, собираемых системой «Платон», в том числе в пользу регионов, является одним из первых

примеров федерального софинансирования региональных проектов — это уже большой шаг вперед. Во многих отраслях мы пока только говорим о возможностях совместного финансирования, в случае с «Платоном» мы уже видим первые отобранные проекты. Вообще, это беспрецедентный случай, когда реализация одного ГЧП-проекта порождает новые ГЧП-проекты.

ВГ: В чем заключается роль Центра развития ГЧП? **П. С.:** Главной задачей Центра развития ГЧП является действие субъектам и муниципалитетам РФ в формировании необходимых условий для успешного запуска проектов ГЧП. К таким условиям мы относим разработку необходимой нормативно-правовой и методической базы, создание институциональной среды и выстраивание эффективной системы управления, повышение квалификации сотрудников и формирование проектных команд. На сегодняшний день в состав экспертного совета Центра входят более 60 ведущих экспертов-практиков в сфере развития инфраструктуры и ГЧП — это представители крупнейших финансовых институтов: Газпромбанка, ВТБ, Сбербанка, консалтинговых компаний финансовой, юридической и технической направленности, институтов развития, учебных и научных заведений. Заключено более 40 соглашений с регионами России о внедрении регионального ГЧП-стандарта. Ежегодно центром проводится рейтинг регионов по уровню развития ГЧП, результаты которого учитываются при оценке инвестиционной деятельности губернаторов, а также являются составной частью Национального рейтинга состояния инвестиционного климата. Также мы занимаемся разработкой и запуском новых проектов ГЧП — на сегодняшний день это около десяти проектов в транспортной, коммунальной, энергетической и социальной сферах.

Записал **ОЛЕГ КИРИЛЛОВ**

РЫНОК ГЧП В ЦИФРАХ

