

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
Институт экономики и менеджмента

ЭКОНОМИКА ГЛАЗАМИ МОЛОДЫХ

**Материалы Региональной научно-практической
конференции студентов и молодых ученых**

Томск, 17–18 апреля 2020 г.

Под общей редакцией
М.В. Чикова

Томск
Издательский Дом Томского государственного университета
2020

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ГОСУДАРСТВА

Модели реализации государственно-частного партнёрства

М.О. Беляков, студент, 3-й курс, ИЭМ ТГУ

Научный руководитель: старший преподаватель Е.И. Холодова

E-mail: demteammates@gmail.com

Государственно-частное партнёрство в России как явление уже более 15 лет позволяет государству, муниципалитетам и бизнесу достигать результатов, выгодных и для публичного, и частного партнёра. Немалую роль в популярности данного механизма и его эффективности играет разнообразие моделей государственно-частного партнёрства.

Однако, несмотря на обилие различных моделей, мы сталкиваемся со следующей ситуацией: существует концессия, которая значительно преобладает над всеми иными моделями.

Так, по данным аналитического обзора «Росинфра» за 2019 г., количество концессионных соглашений составляет 2815, что значительно превышает количество соглашений о государственно-частном (муниципально-частном) партнёрстве, равное 95, и число так называемых «квази-ГЧП проектов», количество которых составляет 380.

Объём частных инвестиций в объекты инфраструктуры в рамках концессионных соглашений (1 020,5 млрд руб.) также превышает соответствующие суммы для соглашений о ГЧП и МЧП (329,2 млрд руб.) и «квази-ГЧП проектов» (832,4 млрд руб.) [5].

Значительное преобладание концессий само не является проблемой. Однако наличие у данной модели ряда сравнительных недостатков в сочетании с высокой частотой использования может привести к ряду негативных последствий.

Так, недостатками являются сравнительно несправедливая система распределения рисков, использование механизма прямого сбора в большинстве проектов, длительный и ресурсозатратный подготовительный этап и иные.

Данные негативные аспекты концессионных соглашений приводят к повышению финансовых рисков, что в свою очередь может привести к невыполнению концессионером своих обязательств, возможной потере части вложенных средств и банкротству концессионера.

Помимо этого, концессия в связи с использованием прямого сбора и последующей передаче имущества концеденту в большинстве проектов может стимулировать концессионера к извлечению дополнительной прибыли за счёт чрезмерного использования объекта соглашения.

Высокие риски данной модели подтверждаются и статистикой: на 173 реализованных и 3 018 концессий на более ранних этапах реализации, представленных в базе данных «Росинфра» приходится 98 неудачных проектов (3,07%) [4].

Настороженно к текущей ситуации относятся и представители власти. Так, член Совета Федерации Олег Мельниченко утверждает, что для инфраструктуры необходимо привлекать частные инвестиции, но концентрироваться только на внедрении института концессионных соглашений не стоит. Этой же позиции придерживается и экс-глава Бурятии Вячеслав Наговицын, предлагающий развивать совместные предприятия и аренду [6].

Решением же данной проблемы может стать использование иных моделей, которые бы позволили минимизировать риски, характерные концессиям. К таким моделям можно отнести контракты жизненного цикла, соглашения о ГЧП (МЧП) и смешанные предприятия.

Так, контракты жизненного цикла за счёт применения механизма платы за доступность и обязательства обслуживать объект на протяжении жизненного цикла стимулирует к созданию надёжной и качественной инфраструктуры и её умеренной эксплуатации.

Смешанные предприятия и соглашения о ГЧП предусматривают более справедливое распределение рисков [1]. Так, в случае смешанных предприятий риски распределяются в соответствии с долей участия, а в случае соглашений о ГЧП риски частного партнёра обычно снижаются за счёт принятия части эксплуатационных рисков публичным партнёром, более частым применением платы за доступность и т.д.

Статистика также отражает более низкие риски использования данных моделей: ни один из контрактов жизненного цикла и ни один проект смешанного предприятия не были завершены до-

срочно. В случае применения соглашений о ГЧП таких проектов 4, что составляет 2,61%, что меньше, чем в случае концессий, а также не является показательным, так как все проекты связаны с одним частным партнёром [4].

Таким образом, видно, что развитие иных моделей как альтернативных имеет существенное значение, однако для этого необходимо принять ряд мер. Так, в случае смешанных предприятий необходимыми мерами являются формирование законодательства, предоставление налоговых и финансовых преференций, а также формирование компетенций у государственных служащих по принятию управленческих решений, удовлетворяющих обоим партнёрам [3].

Для развития контрактов жизненного цикла необходимо расширение списка объектов соглашений, изменение бюджетного законодательства, заключение договорённостей на региональном уровне с финансовыми организациями, установление механизмов гарантий партнёра при досрочном расторжении или изменении условий КЖЦ.

Соглашение о ГЧП также требует изменений: на региональном уровне должны быть заключены соглашения с банковскими учреждениями, необходимы механизмы защиты прав частного партнёра при недобросовестном выполнении своих обязательств публичным партнёром, отмена необходимости оценки проекта органами власти субъекта РФ для проектов муниципально-частного партнёрства и т.д. [2].

Таким образом, использование иных моделей, кроме концессий, даёт частному партнёру не только ряд дополнительных возможностей и условий, но и позволяет минимизировать риски. По этой причине необходимо развивать другие модели, что невозможно без их изменения в соответствии с требованиями бизнеса.

Литература

1. Варнавский В.Г. Механизмы государственно-частного партнёрства. М. : МГИМО-Университет, 2013. 142 с.
2. Зубаха П.А. Совершенствование законодательства в сфере государственно-частного партнёрства // Вестник университета. 2017. № 10. С. 16–21.
3. Фролова Е.В., Рогач О.В. Муниципально-частное партнёрство в образовании: инфраструктурный аспект // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2017. Т. 10, № 1. С. 145–160.
4. База инфраструктурных проектов «Росинфра». URL: <https://rosinfra.ru/project>
5. Инвестиции в инфраструктуру. Аналитический обзор. Специально для Восточного экономического форума (ВЭФ-2019). URL: https://infraone.ru/sites/default/files/analitika/2019/investitsii_v_infrastrukturu_dalny_vostok_2019_infraone_research.pdf
6. Сенаторы призвали Минстрой не концентрироваться только на концессиях в сфере ЖКХ // Парламентская газета. URL: <https://www.pnp.ru/economics/senatory-prizvali-minstroy-ne-koncentrirovatsya-tolko-na-koncessiyakh-v-sfere-zhkkh.html>