

---

## **ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МЕХАНИЗМОВ КОНЦЕССИИ В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ**

---

**Морозова Ирина Анатольевна,**

доктор экономических наук, профессор кафедры мировой экономики и экономической теории Волгоградского государственного технического университета; [erc@vstu.ru](mailto:erc@vstu.ru)

**Скачкова Валентина Петровна,**

соискатель кафедры мировой экономики и экономической теории Волгоградского государственного технического университета; [erc@vstu.ru](mailto:erc@vstu.ru)

Статья посвящена проблеме повышения инвестиционной привлекательности транспортной инфраструктуры при реализации стратегических проектов по ее модернизации и развитию. По мнению автора, решения находятся в плоскости развития механизмов государственно-частного партнерства, позволяющих наиболее полно учитывать имеющиеся ресурсы и территориальные социально-экономические особенности отдельных регионов. При этом, учитывая стратегическую значимость транспорта, особое внимание должно уделяться сохранению контролирующей и регулятивной функции государства, которое должно создавать институциональную среду функционирования субъектов рынка транспортных услуг и формировать «правила игры», позволяющие повысить инвестиционную привлекательность отрасли для частного капитала, создав систему государственных гарантий, тем самым снизив финансовые и предпринимательские риски.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, инвестиционные проекты, имидж проектов, концессии.

Недостаточный уровень развития транспортной инфраструктуры России является одной из наиболее остро стоящих перед государством проблем. Поддержание таких объектов в функциональном состоянии напрямую затрагивает вопросы долгосрочного обеспечения экономического роста национальной экономики. В силу географических особенностей потенциальная емкость рынка инфраструктурных проектов России является одной из самых высоких в мире. В частности, только доходы от транзита могут составлять несколько миллиардов долларов в год. Однако на сегодняшний день используется только 5 – 7% транзитного потенциала

из-за неудовлетворительного состояния транспортной инфраструктуры. Причиной этого стала низкая пропускная способность дорог и их износ. Основательно изношено не менее трети дорог, 8 тысяч километров магистралей перегружено, а вблизи крупных городов постоянно возникают многочасовые заторы [8]. Износ основных фондов транспортной системы достиг 70%; в газотранспортной отрасли он составляет в среднем 56%; износ магистральных нефтепроводов превышает 70% [8]. Возраст используемой техники зачастую составляет 18 – 20 лет [6], т.е. транспортная инфраструктура является на сегодняшний день одним из самых проблемных секторов экономики.

На наш взгляд, стратегическими направлениями развития и модернизации транспортной отрасли и ее инфраструктуры должны стать: обеспечение опережающего развития транспортной отрасли по сравнению с другими отраслями экономики для повышения уровня развития регионов, повышения доступности и качества как транспортных, так и социальных услуг; усиление целевого характера финансирования транспортных проектов; отказ государства от роли единственного инвестора транспортной инфраструктуры, концентрация бюджетных ресурсов на решении приоритетных задач; скоординированное развитие различных видов транспорта, направленное на реализацию объективных преимуществ каждого из них; полный учет и отражение региональных особенностей развития транспортной отрасли; максимальная реализация транзитного потенциала России, обусловленного ее географическим положением; обеспечение баланса интересов государства, бизнеса и общественных институтов, заинтересованных в устойчивой работе транспортного комплекса в рамках ГЧП.

Как показал анализ основных тенденций и проблематики развития инфраструктурной (транспортной) составляющей экономики [5], одной из наиболее сложных задач при структурировании проектов видится в организации финансирования. При этом государство, являясь основным собственником инфраструктурных объектов, не в состоянии обеспечить их модернизацию. Высокая капиталоемкость автодорожных проектов предполагает финансирование из нескольких источников: из федерального и регионального бюджетов, а также частных средств. Современные тенденции в реализации проектов транспортной инфраструктуры таковы [7]: использование различных источников финансирования – акционерного, банковского, бюджетного, межгосударственного, в том числе из инвестиционных фондов; привлечение стратегических партнеров, как правило, уже имеющих значительный опыт и специализацию в данной области; создание льготных условий для акционеров, в том числе – длительные сроки передачи в эксплуатацию, льготные периоды кредитования; усиление социальной ориентированности проектов; связь условий финансирования с производственными (рыночными) показателями проекта. Эти тенденции свидетельствуют о необходимости формирования и развития институтов государственно-частного партнерства (ГЧП).

В сфере транспортной инфраструктуры ГЧП – это новый для России механизм. Транспорт является катализатором развития новых видов деятельности, экономического роста, создания новых рабочих мест и диверсификации экономики. Переход от сырьевой экономики к экономике высокой добавленной стоимости предполагает формирование рынка транспортных услуг высокого качества.

В рамках государственно-частного партнерства в сфере транспортной инфраструктуры по международной статистике порядка 35 – 40% иницируются частным бизнесом. Это проекты, софинансируемые государством. Сфера применения таких схем – аэропорты, терминальные комплексы, портовые терминалы. Срок окупаемости инвестиций – 5 – 8 лет [10]. По большинству проектов инициатива не может исходить от частного сектора из-за высокой капиталоемкости и долгоокупаемости. Это относится, например, к автодорогам.

В мировой практике наиболее гибкой и эффективной формой ГЧП считаются концессии. Выработан ряд моделей концессионных соглашений. Каждая из них выбирается исходя из целей и задач каждого конкретного проекта. Однако несмотря на свою доказанную эффективность, в России до сих пор концессии не получили широкого распространения. В рамках концессии частный партнер сооружает, модернизирует и эксплуатирует объекты, сохраняемые в государственной собственности. Вместе с тем концессионер получает от государства исключительные права на выполнение работ или предоставление услуг, составляющих предмет концессии. Речь идет о проектах, имеющих стратегическое значение, и объектах, не подлежащих приватизации, таких как причалы портов, взлетно-посадочные полосы аэропортов, элементы коммунальной или энергетической инфраструктуры. В некоторых случаях объект концессии является виртуальным: например, им может стать право предоставления услуг общественного транспорта по определенному маршруту. При этом создание негосударственных альтернатив для таких объектов является неоправданным с экономической точки зрения или невозможным с учетом норм действующего законодательства. Тем не менее общая социально-экономическая значимость и эффективность таких проектов для страны в целом может значительно превышать прямые финансовые выгоды оператора проекта.

В рамках концессий такие объекты, в том числе и вновь создаваемые, сохраняются в государственной собственности. В зависимости от условий концессии государство также может регулировать и контролировать качество, объем и цены на предоставляемые потребителям услуги. Особенностью концессионных соглашений является то, что концессия создается, прежде всего, для предоставления публичной услуги, которой будет пользоваться широкий круг потребителей, при этом, как правило, условием концессии является осуществление концессионером инвестиций.

Механизмы ГЧП и, прежде всего, концессии, способны значительно

повысить конкурентоспособность инфраструктурных проектов на рынке частных инвестиций, что позволяет существенно ускорить темпы их реализации. Кроме того, за счет привлечения технологий и опыта частного сектора в сфере управления и работы с потребителями ГЧП позволяет существенно повысить качество и эффективность предоставления общественно-значимых услуг.

Концессионные отношения могут способствовать повышению социально-экономической эффективности функционирования отраслей инфраструктуры как комплекса вспомогательных по отношению к сфере материального производства отраслей национальной экономики, обслуживающих производство (производственная инфраструктура) и обеспечивающих жизнедеятельность социума (социальная инфраструктура) за счет совершенствования структурного распределения функций общественной собственности между распоряжением, владением и использованием инфраструктурными объектами.

Концессионные отношения можно рассматривать как систему отношений между концедентом (государственными федеральными, региональными или муниципальными органами власти) и концессионером (иностранным или отечественным юридическим или физическим лицом) по поводу коммерческого использования объектов государственной собственности посредством концессии или передачи их в долговременное владение и пользование с целью повышения социально-экономической эффективности их функционирования [4].

Экономическая сущность концессии проявляется, когда возникают взаимные обязательства сторон концессионного соглашения, выполнение которых создает новые возможности осуществления капитальных вложений в объекты общественной собственности. Эти дополнительные возможности – непосредственный результат кооперативного и кумулятивного эффектов государственно-частного партнерства, следствие реализации интересов субъектов концессионных отношений. Поэтому особое значение приобретает согласование и соблюдение интересов всех сторон концессионного соглашения: государства, представляющего интересы общества и обеспечивающего реализацию делегированных ему функций по предоставлению общественных благ, и предпринимательских структур.

Концессию можно также рассматривать как форму привлечения в инфраструктурные отрасли предпринимательского капитала, при которой происходит уступка концедентом (государственным или муниципальным органом) концессионеру (частному инвестору) владения и пользования концессионным объектом на определенных договором условиях и период времени в обмен на концессионные платежи. С точки зрения инвестиционного процесса функционирование концессионного предприятия, как правило, предполагает чистый прирост производительного капитала, направленного на расширение фондов за счет нового строительства или модернизации существующего производства.

Целесообразность реализации концессионных соглашений в сфере транспортной инфраструктуры РФ обусловлена следующими обстоятельствами [1, 3, 5].

Во-первых, они, в отличие от контрактных отношений, носят долгосрочный характер, что позволяет сторонам осуществлять стратегическое планирование своей деятельности.

Во-вторых, в концессиях частный сектор обладает наиболее полной свободой принятия административно-хозяйственных и управленческих решений, что отличает их от совместных предприятий и контрактов на выполнение работ.

В-третьих, у государства в рамках, как концессионного договора, так и законодательных норм остается достаточно рычагов воздействия на концессионера в случае нарушения им условий концессии, а также при возникновении необходимости защиты общественных интересов.

В-четвертых, государство передает концессионеру только права владения и пользования объектом своей собственности, оставляя за собой право распоряжения ею; гарантирован возврат в собственность государства или муниципального образования модернизированного и современного имущественного комплекса после истечения срока действия договора.

В-пятых, ограничение финансового участия соответствующих бюджетов в осуществлении проектов модернизации и развития инфраструктуры.

В-шестых, создание дополнительного количества рабочих мест.

В-седьмых, повышение эффективности затрат.

Выявленные преимущества, значимость которых повышается в условиях экономического кризиса, определили в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. роль концессий как инструмента привлечения инвестиций в отрасль. Необходимость привлечения частного капитала к созданию объектов инфраструктуры зафиксирована и в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)». Однако для превращения концессий в действенный инструмент привлечения инвестиций в отрасль требуется разработка системы организационно-методического обеспечения их активизации.

Дополнением Стратегии является Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» (подпрограмма), разработанная во исполнение распоряжения Правительства РФ от 09 декабря 2005 г. №2188-р в соответствии с порядком, установленным постановлением Правительства РФ от 26 июня 1995 г. № 594, и изменениями, внесенными постановлением Правительства РФ от 25 декабря 2004 г. №842. Подпрограмма предусматривает реализацию комплексных инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры именно на принципах концессионных соглашений.

Подпрограмма содержит перечень, характеристики и механизмы реализации мероприятий инвестиционного, инновационного и орга-

низационно-правового характера, направленных на развитие национальной транспортной системы, повышение конкурентоспособности российской экономики, рост экспорта транспортных услуг, а также – расчет эффективности (см. табл.).

Таблица

Расчет показателей эффективности подпрограммы  
«Развитие экспорта транспортных услуг» (млрд. руб., в ценах 2001 г.)

Показатели	2006-2030	2006	2007	2008	2009	2010	2011-2030
Общественная эффективность							
Доходы от реализации проектов	3561,2	10,7	21,95	30,46	54,02	74,03	3370
Расходы на реализацию проектов	377,8	26,5	55,1	69,5	111,4	115,3	0
Чистый доход		-15,8	-33,15	-39,04	-57,38	-41,27	3370
Чистый дисконтированный доход (ЧДДо)	242,2	-14,1	-26,5	-27,9	-36,5	-23,4	370,7
Коммерческая эффективность							
Доходы от реализации проектов	2448,33	7,5	15,3	21,3	42	74,03	2288,2
Расходы на реализацию проектов	377,8	26,5	55,1	69,5	111,4	115,3	0
Чистый доход		-19	-39,8	-48,2	-69,4	-41,27	2288,2
Чистый дисконтированный доход (ЧДДк)	100,8	-17,0	-31,8	-34,4	-44,2	-23,4	251,7
Бюджетная эффективность							
Доходы бюджетов от реализации мероприятий	2446,8	3,21	11,95	30,5	42	74,03	2288,2
Расходы бюджетов всех уровней от реализации мероприятий	190,0	20,0	27,1	33,1	55,2	54,6	0
Чистый доход		-16,8	-15,2	-2,6	-13,2	19,43	2288,2
Чистый дисконтированный доход (ЧДДб)	225,4	-14,9	-12,1	-1,86	-8,4	11,0	251,7

Источник: составлено по материалам официального сайта Министерства транспорта Российской Федерации [11].

Следует отметить, что реализация данной Программы потребует помимо существенных инвестиционных ресурсов дополнительных организационных усилий по обеспечению высокой степени координации всех уровней, в результате чего ожидается значительный мультипликативный эффект как в самой транспортной отрасли, так и в других связанных отраслях.

Очевидно что за последние годы государство создало определенные предпосылки для расширения практики ГЧП в экономике:

– усилилась обратная связь бизнеса и власти за счет государственно-

частных консультаций в рамках Совета по конкурентоспособности и предпринимательству при Правительстве РФ, предпринимательских организаций «Деловая Россия», РСПП, «ОПОРА России»;

– в 2005 г. принят закон «О концессионных соглашениях»;

– созданы институты особых экономических зон (ОЭЗ), промышленных и технологических парков;

– принято Положение «Об инвестиционном фонде». Инвестиционный фонд – один из инструментов ГЧП, призванный облегчить бизнесу финансирование проектов, имеющих стратегическое значение для экономики, но отличающихся низкой возвратностью на инвестиции и длительными сроками осуществления. Положение об Инвестиционном фонде задает достаточно жесткие параметры для проектов, которые могут финансироваться из данного источника.

Однако, при всей важности перечисленных мер, можно констатировать, что процесс создания и использования механизмов ГЧП в России, а также диалог государства и бизнеса по данному вопросу только начаты, и требуется значительно ускорить движение в этом направлении. При этом, необходимо четко понимать, что увеличение роли частного капитала не означает сведения на нет роли государства. Происходит корректировка этой роли: государство превращается из саморегулирующегося поставщика транспортных услуг в независимого регулятора поставок все расширяющегося спектра услуг, осуществляемых частным сектором. Для государства государственно-частное партнерство – это способ привлечения частного капитала к финансированию и управлению той собственностью, которую государство оставляет за собой; для бизнеса государственно-частное партнерство – способ получить надежную прибыль на объектах государственной собственности или на оказании услуг, которые закреплены за государством [9].

Реализация любых проектов в области развития транспортной инфраструктуры, и, в первую очередь, проектов стратегических, требует государственного присутствия, государственного регулирования, поскольку транспорт – стратегически значимая для социальной и экономической безопасности страны отрасль. Государство должно играть ведущую роль и при реализации концессионных проектов. Именно государство формирует институциональную среду, определяющую характер партнерства, занимается управлением концессионными процессами, вырабатывает стратегию и принципы, на которых строятся отношения бизнеса с обществом и властью, получает концессионные платежи, контролирует цены, доходы, качество услуг, выполнение концессионером закрепленных в договоре обязательств, вырабатывает подходы к тарифной политике, определяет субсидируемые из

Формирование современной, адекватной к сегодняшней экономике транспортной инфраструктуры является архиважной для государства задачей и предполагает использование механизмов софинансирования,

механизмов государственно-частного партнерства, современные формы обобществления производства путём создания ассоциаций, концернов, консорциумов, акционерных обществ, а также обновления и качественного совершенствования инфраструктуры государственного сектора.

#### **Список источников**

1. Александров, В.Е. Государственно-частное партнерство в модернизации и развитии инфраструктуры аэропортов [текст] / В.Е. Александров // Транспортная безопасность и технологии. – 2008. – №4.

2. Варнавский, В. Риски частных инвестиций в производственную инфраструктуру России [текст] / В. Варнавский // МЭ и МО. – 2004. - №5. – С. 74.

3. Ерёмина, Е.В. Разработка институциональных форм и эффективных структур управления инновационной деятельностью на железнодорожном транспорте в условиях переходной экономики [текст] / Е.В. Ерёмина. – Автореферат дисс... канд.экон.наук. – Владивосток, 2006. – 21 с.

4. Искренко, Д.И. Развитие механизма концессионных отношений в инфраструктурных отраслях экономики России [текст] / Д.И. Искренко. – Автореферат дисс... канд. экон. наук. – Волгоград, 2007 – 22 с.

5. Морозова, И.А. Разработка и реализация стратегии развития инфраструктуры на основе использования маркетинговых инструментов [текст] / И.А. Морозова. – М.: Издательская корпорация «Дашков и К», 2008. – 184 с.

6. Рудаков, В. Апокалипсис по расписанию [текст] / В. Рудаков // Профиль. – 2002. – №33. – С.27.

7. Уварова, А.А. Мировой опыт и перспективы использования ГЧП в России [текст] / А.А. Уварова, С.А. Глушков // Транспорт Российской Федерации. – 2009. – № 6.

8. Хазбиев, А. Дайте законы, а деньги мы подтащим [текст] // Эксперт. – 2005. - № 25. – С. 32.

9. Банки развития и государственно-частное партнерство [электронный ресурс]. – [2007]. – URL: <http://www.veb.ru/ru/>

10. Левитин, И. Материалы круглого стола «ГЧП как инструмент привлечения инвестиций в экономику России». Москва [электронный ресурс]. – 23.09.2009. – URL: [www.press-release.ru/branches/exhib/4aba44548623a/view\\_print/](http://www.press-release.ru/branches/exhib/4aba44548623a/view_print/)

11. Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации. [электронный ресурс]. – URL: [www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)

---

## **PROSPECTS AND PROBLEMS OF USING OF CONCESSION MECHANISM IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE**

---

**Morozova Irina Anatolyevna,**

Ph. D. of Economy, Professor of the Chair of World Economy and Economic Theory of Volgograd State Technical University; [erc@vstu.ru](mailto:erc@vstu.ru)

**Skachkova Valentina Petrovna,**

Degree-seeking student of the Chair of World Economy and Economic Theory of Volgograd State Technical University; [erc@vstu.ru](mailto:erc@vstu.ru)

The report is devoted to the problem of raising the investment attractiveness of transport infrastructure while realizing the strategic projects on its modernization and development. According to the author's opinion the solution are in the plane of developing the state – private partnership machinery, that makes it possible to take into account all the resources and territorial social and economic peculiarities of separate regions. Taking into account the strategic significance of transport special attention should be paid to preserving the control and regulation functions of the state that must create the institutional functioning environment for the subjects of the transport services market and form «game rules» that permit to raise investment attractiveness of the branch for private capital and create the system of state guarantees which reduce financial and entrepreneurial risks.

**Keywords:** image projects, market of transport services, transport infrastructure, investment projects.