

## **Секция «Инновационная экономика и эконометрика»**

**Качество и жизнеспособность механизма ГЧП в развитии инфраструктуры на примере стран Западной Европы, Северной Америки и Австралии**

***Голышев Григорий Александрович***

*Аспирант*

*Государственный университет Министерства финансов Российской Федерации,*

*Финансовый, Москва, Россия*

*E-mail: g-golyshev@ya.ru*

Качество и жизнеспособность механизма ГЧП в развитии инфраструктуры на примере стран Западной Европы, Северной Америки и Австралии

Голышев Григорий Александрович

Младший научный сотрудник

Научно-исследовательский финансовый институт Государственного Университета Министерства финансов РФ, Москва, Россия

E-mail: g-golyshev@yandex.ru

Финансово-экономический кризис, негативно отразившийся на потенциале государственно-частного партнёрства в мировом масштабе, одновременно выступил и объективной оценкой применяемых принципов взаимодействия государства и частного бизнеса, их неустойчивости либо жизнеспособности. Выявление данных принципов и анализ их влияния на качественное развитие механизма ГЧП, отвечающего современным потребностям общества, и составляло цель настоящего исследования.

В США в сфере дорожного хозяйства структура моделей государственно-частного партнёрства распределена между соглашениями краткосрочного (design&buid) и долгосрочного (концессии) характера в соотношении 4/1, при этом объектом последних является новая либо существующая платная автотрасса в собственности штатов или муниципалитетов. Отличительной чертой концессий является игра на величине спроса, где риск изменения денежного потока от объекта (toll collections) лежит на проектной компании. Данная схема выгодна публичным образованиям, так как в случае нового строительства не подразумевает отвлечение существенного объёма средств (модель DBFOM-toll), а в отношении действующей платной дороги (build&lease) обеспечивает значительными финансовыми ресурсами с момента подписания соглашения, избавляя от функции взимания сборов. Однако с наступлением кризиса многие операторы столкнулись со спадом транспортного потока на платных дорогах, что привело к различным негативным последствиям и смещению интереса частных компаний на менее рискованные проекты по модернизации и расширению существующих объектов. Наряду с этим распространение получает иная схема финансового обеспечения (availability payments), где происходит перераспределение риска генерации платежей на публичные образования [2].

Великобритания известна особой формой ГЧП – частной финансовой инициативой (PFI), предусматривающей финансирование предмета соглашения в полном объёме проектной компанией. Как правило, структура её ресурсного обеспечения складывается из 10% рискованного (акционерного) и 90% заёмного капитала, которая при таком соотношении видов источников финансирования способствует высокой отдаче на вложенные

средства. Распространение данной формы ГЧП во многих сферах экономической и социальной инфраструктуры страны было обусловлено бюджетным дефицитом, а также доступностью рынка капитала и низкой ценой его привлечения. Основным недостатком PFI является отсутствие полноценного взаимодействия между государством и компаниями.

В Италии для привлечения частных инвесторов в инфраструктурные проекты с низкой доходностью изменена структура платежей по контракту. В частности добавляется элемент конечной компенсации (takeover compensation), выплачиваемый проектной компанией уполномоченным органом и позволяющий сократить период концессии, сохранить приемлемый уровень тарифов за оказываемые услуги и обеспечить инвестору получение требуемой доходности.

Государством, в настоящее время наиболее интенсивно использующим механизм ГЧП для развития инфраструктуры, является Канада [3]. Среди первостепенных причин данной активности можно выделить наличие гибких и отлаженных процедур заключения сделок, а также преобладающую роль в компенсации проектных расходов схемы публичных платежей (availability payments), повышающей заинтересованность органов власти в наиболее эффективном варианте расходования средств. Кроме того, перенос ответственности за возмещение затрат проекта на публичное образование с высоким кредитным рейтингом (от А до ААА по методологии S&P), существенно снижает совокупный риск проекта, становясь привлекательным в том числе для институциональных инвесторов (страховых компаний и пенсионных фондов).

Жизнеспособность института ГЧП различных стран отчётливо проявилась в условиях экономического кризиса. В связи с недостатком ликвидности наиболее уязвимой оказалась частная финансовая инициатива, прогнозные объёмы капиталовложений которой в 2012-2013гг. по действующим контрактам сократятся почти вдвое, а в отношении предполагаемых к реализации – более чем на 90%. Слабым местом механизма PFI оказалось также отсутствие объективной оценки министерствами эффективности проводимых сделок, мотивированное возможностью скрытого наращивания долга путём выведения обязательств на забалансовые счета [4].

Неустойчивость в развитии ГЧП продемонстрировали США, вызванную прежде всего арбитражным характером сделок, отсутствием единой правовой базы по государственно-частному партнёрству, исчезновением института специализированных страховых компаний, а также заметным влиянием политических структур. Таким образом, существующий в стране механизм ГЧП оказывается не способным удовлетворить острую потребность в строительстве новой инфраструктуры.

Механизм заключения контрактов в Италии имеет недостаток в анализе заявок участников тендеров, внося некоторую дискриминационность и позволяя крупным сетевым концессионерам манипулировать ценообразованием для предложения минимальной цены, что в конечном итоге негативно сказывается на благосостоянии граждан и не отвечает цели ГЧП. Заслуживают внимания и косвенные административные меры государства по улучшению финансового состояния капиталоемких проектов, в частности в сфере дорожного хозяйства при строительстве платной трассы и одновременном понижении пропускной способности альтернативной автодороги общего пользования [1].

В настоящее время наиболее успешно партнёрство государства и бизнеса реализует-

ся в Канаде, Австралии и Франции, чему способствует достаточно развитое законодательство на различных уровнях власти, наличие центров успешности для поддержки принятия решений публичными образованиями, а также высокий кредитный рейтинг государств.

### **Литература**

1. Laurino, A. Financing transport infrastructure projects in Italy: a critical analysis of the main approaches. A. Laurino, P. Beria, R. Grimaldi. - DiAP - Politecnico di Milano, 2010
2. William, R. The role of private investment in meeting U.S. transportation infrastructure needs / R. William // Public Works Financing. - 2011. - 260
3. Canada. An Intelligence Report / Infrastructure Investor. PEI Media, 2011
4. Financing PFI projects in the credit crisis and the Treasury's response. National Audit Office, 2010