

УДК 338.2

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ, РЕАЛИЗУЕМЫХ В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

С.Б. ВАСИЛЬЕВ, Е.А. ВДОВИНА

В статье рассмотрен основной подход к оценке эффективности финансирования транспортных инфраструктурных проектов, реализуемых в рамках государственно-частного партнерства. Приведены основные варианты реализации проекта, отображены их основные преимущества и недостатки. Обоснована детальная проработка и структурирование инфраструктурных проектов.

Ключевые слова: инфраструктурный проект, государственно-частное партнерство, финансирование.

Одной из основных функций любого государства является предоставление и распределение общественных благ, в том числе обеспеченности инфраструктурой: социальной, транспортной, инженерной, экономической, информационной.

В условиях ограниченного государственного бюджета и на фоне постоянно растущих потребностей общества, особое значение приобретает вопрос эффективности финансирования транспортных инфраструктурных проектов, фундаментальной особенностью которых является пространственная незаменимость транспортных услуг. В то время как главной целью государственно-частного партнерства (далее - ГЧП) является повышение эффективности расходования бюджетных средств за счет оптимального распределения ответственности и рисков, а также использования инновационных технологий. В случае привлечения к реализации проекта частного бизнеса в рамках ГЧП государство получает ряд преимуществ, которые имеет частная компания, тем самым решая проблему более низкой эффективности государственного финансирования по сравнению с частным, а также возможность сократить долю бюджетного финансирования за счет привлечения частного капитала, вследствие чего ГЧП получает все более широкое распространение в мировой практике. Согласно материалам, представленным Всемирным банком, наблюдается устойчивый рост числа проектов ГЧП, что отображено на рис. 1.

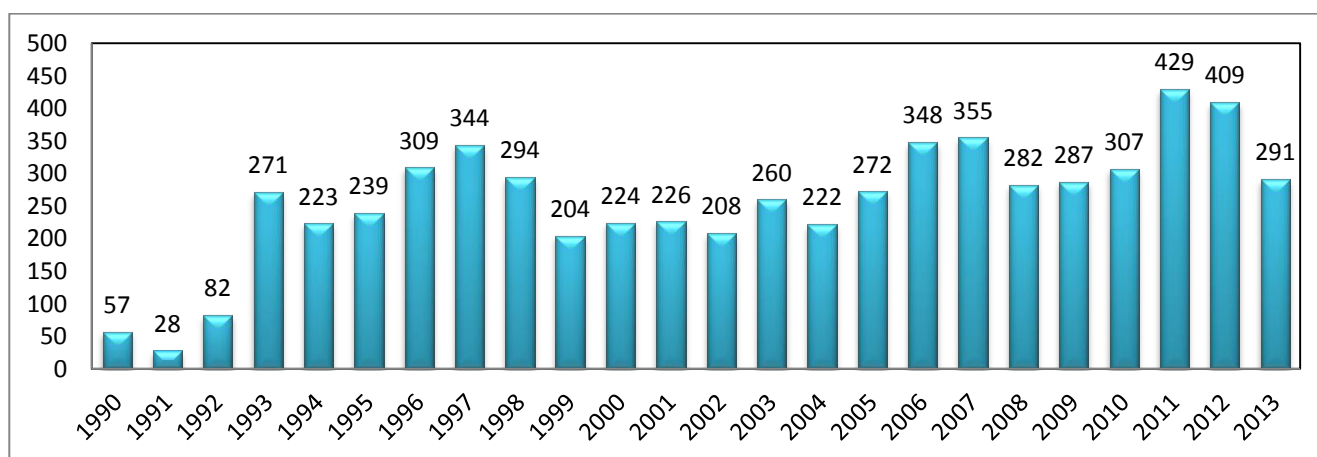


Рис. 1. Число проектов ГЧП, достигших финансового закрытия

В странах, имеющих достаточный опыт использования механизмов ГЧП (Великобритания, Австралия, Канада, Ирландия, Франция и другие), при рассмотрении вариантов реализации крупных инфраструктурных проектов за счет бюджетных средств обязательным условием проведения сделки выступает оценка ее финансовой эффективности, которая определяется сопоставлением результатов реализации проекта через государственный заказ (традиционный подход) и с помощью механизмов ГЧП (альтернативный подход).

В мировой практике оценку финансовой выгоды от инфраструктурных проектов, реализуемых в рамках ГЧП, принято проводить в два этапа.

1 этап: проведение детального количественного анализа, необходимого для сравнения выбранной финансово-правовой схемы реализации проекта в рамках ГЧП (DB (Design, Build – проектирование, строительство), DBF (Design, Build, Finance – проектирование, строительство, финансирование), DBFM (Design, Build, Finance, Maintain – проектирование, строительство, финансирование, обслуживание) и другие) и традиционного варианта.

Для этого проводится комплексная оценка рисков, и разрабатываются две финансовые модели:

- Public Sector Comparator, PSC – финансовая модель в случае реализации проекта государством;
- Shadow bid, SB – финансовая модель ГЧП, являющаяся наилучшим приближением ожидаемого конкурсного предложения.

PSC- и SB-моделирование включают анализ объемов определенных видов затрат, таких как капитальные, эксплуатационные, финансовые. Необходимым условием при сравнении традиционной и альтернативной схемы реализации проекта является «пакет поправок» данных финансовых моделей для учета различий. Ключевыми поправками являются:

- поправка на конкуренцию (преимущества, доступные государству, но недоступные для частного сектора): страхование; налогообложение;
- поправка на риски: передаваемые риски (англ. Transferred risk) – переданные частной стороне; нераспределенные (остаточные) риски (англ. Retained risk).

2 этап: анализ соотношения цены и качества (англ. Value for Money, VfM), отражающий положительное влияние от реализации проекта на общество, то есть сравнение стоимости затрат и ценности результатов. С финансовой точки зрения VfM определяется посредством вычисления и сравнения стоимостей реализации проекта в случае реализации проекта в рамках ГЧП по выбранной финансово-правовой схеме и в случае, если проект будет реализован государством по традиционной схеме.

Положительный эффект от реализации проекта в рамках ГЧП, как правило, представляется графически, что отобразено на рис. 2.

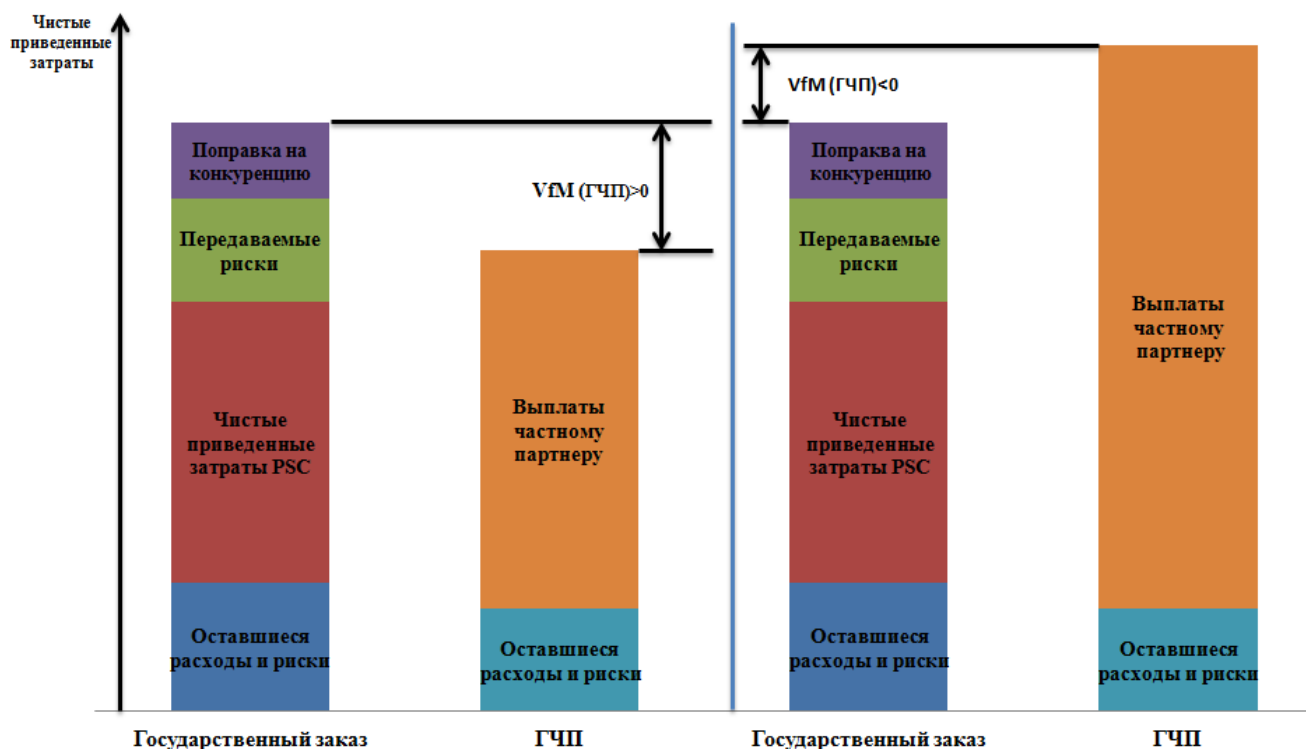


Рис. 2. Соотношение цены и качества при выборе традиционного и альтернативного способов реализации проекта

В левой части рис. 2 представлен вариант реализации проекта, при котором финансовая эффективность проекта выше в случае его реализации в рамках ГЧП. Положительный количественный результат при анализе соотношения цены и качества достигается за счет более низких затрат по выбранной схеме ГЧП при реализации проекта по сравнению с традиционной с учетом рисков.

В правой части рисунка – финансовая эффективность выше при реализации проекта традиционным для государства способом (государственный заказ), что характерно при рассмотрении возможности реализации первых проектов в рамках ГЧП, затраты по которым могут превышать затраты при реализации проекта через государственный заказ, поскольку стоимость финансирования в рамках ГЧП существенно выше, так как любой проект ГЧП в новых условиях (если ранее аналогичных проектов не было) оценивается инвесторами как рискованное мероприятие.

Как было отмечено выше, транспортные инфраструктурные проекты являются приоритетными для государства. Однако капиталоемкость таких проектов оценивается экспертами как одна из самых высоких, уступая только проектам в области энергетики, поэтому выбор наиболее эффективной схемы реализации является основополагающим фактором.

В мировой практике проекты, реализованные в рамках ГЧП, при условии их детальной проработки и корректного структурирования показывают значительную экономию средств по сравнению с традиционным вариантом. Более того, преимущества ГЧП возрастают с увеличением масштабов и сложности проектов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алпатов А.А., Пушкин А.В., Джапаридзе Р.М. *Государственно-частное партнерство: Механизмы реализации*. М.: Альпина Паблишерз, 2010. 196 с.
2. Белицкая А.В. *Правовое регулирование государственно-частного партнерства*. М.: Статут, 2012. 119 с.
3. Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А. *Государственно-частное партнерство: теория и практика*. М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2010. 287 с.
4. Игнатюк Н.А. *Государственно-частное партнерство в Российской Федерации*. М.: Эксмо, 2009. 400 с.
5. Кабашкин В.А. *Государственно-частное партнерство: Международный опыт и российские перспективы*. М.: ООО «МИЦ», 2010. 576 с.
6. *WorldBank PPI Database*. [Электронный ресурс]. URL: <http://ppi.worldbank.org/explore/Report.aspx?mode=1> (дата обращения: 16.01.2015).

EVALUATION OF EFFICIENCY OF FINANCING TRANSPORT INFRASTRUCTURE PROJECTS REALIZED IN THE FRAMEWORK OF PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP

Vasiliev S.B., Vdovina E.A.

The article examines the basic approach to evaluating efficiency of financing transport infrastructure projects realized in the framework of public private partnership. The main ways of the project realization are identified, and their main advantages and disadvantages are described. Detailed elaboration and structuring of infrastructure projects are grounded.

Keywords: infrastructure project, public-private partnership, financing.

REFERENCES

1. Alpatov A.A., Pushkin A.V., Djaparidze R.M. *Gosudarstvenno chastnoe partnerstvo. Mehanizmi realizacii*. М.: Alpina Pablisherz. 2010. 196 p. (In Russian).
2. Belickaya A.V. *Pravovoe regulirovanie gosudarstvenno chastnogo partnerstva*. М.: Statut. 2012. 119 p. (In Russian).
3. Varnavskii V.G., Klimentko A.V., Korolev V.A. *Gosudarstvenno chastnoe partnerstvo teoriya i praktika*. М.: Izd. dom GU VShE. 2010. 287 p. (In Russian).
4. Ignatyuk N.A. *Gosudarstvenno chastnoe partnerstvo v Rossiiskoi Federacii*. М.: Eksmo. 2009. 400 p. (In Russian).

5. **Kabashkin V.A.** *Gosudarstvenno chastnoe partnerstvo. Mejdunarodnii opit i rossiiskie perspektivi*. М.: ООО «МПС». 2010. 576 p. (In Russian).
6. *WorldBank PPI Database*. URL: <http://ppi.worldbank.org/explore/Report.aspxmode=1> (accessed 16.01.2015).

Сведения об авторах

Васильев Сергей Борисович, 1968 г.р., окончил Московскую финансово-юридическую академию (2003), соискатель МГТУ ГА, генеральный директор ЗАО «Топливо-заправочный сервис», автор 4 научных работ, область научных интересов – деятельность в области авиации и использования воздушного пространства.

Вдовина Екатерина Александровна, окончила МГТУ ГА (2013), аспирантка МГТУ ГА, главный специалист-эксперт отдела эксплуатации и сертификации аэропортов и аэродромов Управления аэропортовой деятельности Федерального агентства воздушного транспорта, автор 2 научных работ, область научных интересов – применение механизмов государственно-частного партнерства при реализации транспортных инфраструктурных проектов.