

РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА В ПРОЕКТАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

DEVELOPMENT OF THE ROAD SECTOR PROJECTS IN THE PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP



Даниил Анатольевич Околышев,
аспирант ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления», Москва

Daniil Okolyshev,
Postgraduate student The State University
of Management, Moscow

daniilokolyshev@mail.ru

Аннотация В статье рассматриваются вопросы развития проектов государственно-частного партнерства как инструмента привлечения инвестиций в отрасль дорожного хозяйства. Выявлены особенности, преимущества и недостатки формирования системы партнерских отношений на государственном и муниципальном уровне управления в части развития дорожного хозяйства. Даны рекомендации в решении вопроса привлечения инвестиций в отрасль дорожного хозяйства.

Abstract This article discusses the development of public-private partnership projects as a tool for attracting investment in the road sector industry. The features, advantages and disadvantages of forming a system of partnerships at the state and municipal level of government in terms of road sector development. Recommendations on the issue of attracting investments in the road sector industry.

Ключевые слова Инвестиционная среда, государственно-частное партнерство, отрасль, инвестиции, государственное и муниципальное управление, система, дорожное хозяйство, партнерские отношения, проекты.

Keywords Investment environment, public-private partnership, industry, investment, state and municipal management system, roads, partnerships, projects.

Формирование инвестиционной среды в отрасль дорожного хозяйства в настоящее время приобретает повышенный интерес со стороны всех заинтересованных структурных уровней государственного и муниципального управления в условиях ограничения бюджетных источников финансирования. Данное обстоятельство обуславливается прежде всего необходимостью привлечения дополнительных источников финансового обеспечения в объекты дорожного хозяйства в связи с расширением дорожной карты, дальнейшей ее эксплуатацией и модернизацией.

Система развития партнерских отношений в части, касающейся дорожного хозяйства, на предмет рассмотрения инвестиционной привлекательности в данной отрасли позволяет сделать вывод о недостаточно укомплектованном исходном продукте заключения партнерских отношений, включая выгоду, полученную в ходе заключения договора партнерства.

Нормативно-правовая основа ведения деятельности государственно-частного партнерства на территории Российской Федерации позволяет в полной мере развивать административно-техническую составляющую организации процесса разработки продукта инвестиционной привлекательности – дорожного хозяйства по принадлежности.

Наиболее распространенной формой создания и заключения проектов дорожного хозяйства государственно-частного партнерства и муниципально-частного партнерства на территории Российской Федерации является концессия. Концессия подразумевает, что концедент (органы государственной или муниципальной власти) передает концессионеру право на эксплуатацию в данном случае объект либо объекты дорожного хозяйства. Взамен концедент получает вознаграждение в виде разовых или периодических платежей.

Рассматривая концессионные соглашения необходимо отметить, что они реализуются на основе публичного имущества, в том числе с использованием бюджетных средств. В случае отсутствия вовлечения в партнерство публичного имущественного ресурса имеет место наделение частного партнера правом

ведения определенного бизнеса, исключительные или монопольные права на ведение которого принадлежат публично-правовому образованию.

Наличие преимуществ от использования модели государственно-частного и муниципально-частного партнерства не уменьшает риски, с которыми сталкиваются как органы государственной и муниципальной власти, так и коммерческие организации (бизнес).¹

На сегодняшний день важнейшее препятствие на пути развития практики государственно-частного партнерства и муниципально-частного партнерства в отрасль дорожного хозяйства обусловлено неспособностью муниципальных образований, имея привлекательные объекты для дорожного инвестирования, подготовить и укомплектовать проект для частного сектора (бизнеса) – инвесторов. Другое основание для препятствия в развитии практики государственно-частного и муниципально-частного партнерства – отсутствие квалифицированных частных организаций, являющихся инструментом государственно-частного и муниципально-частного партнерства и вкладывающих средства в проекты развития промышленного комплекса (инфраструктурные проекты).

Помимо данного основания можно выделить отсутствие подготовленных проектов, ограничения в долгосрочных кредитах на финансовом рынке, административные барьеры, возникающие по причине несовершенства законодательной базы, отсутствие возможности предоставления бюджетных гарантий (поступления платежей инвестору), проблему обеспеченности региональных бюджетов (нехватку средств для проектов), дефицит компетентных кадров, конфликт полномочий и интересов региональных органов власти и органов местного самоуправления (обособленность муниципальных органов управления). В качестве важной проблемы можно отметить еще отсутствие четкой отраслевой политики по развитию практики государственно-

¹ Преимущества и недостатки передачи муниципальной собственности в концессию // Муниципальное управление: проблемы и перспективы развития. Сборник научных статей по итогам 29 мая 2014 г./ под общей редакцией В.Б. Зотова, Н.М. Розиной. - М.: Издательский дом «Научная библиотека», 2014- 452с.

Таблица 1. Основные преимущества государственно-частного и муниципально-частного партнерства при условии поэтапного сокращения объемов прямого государственного финансирования отрасли дорожного хозяйства для коммерческих организаций (бизнеса), органов государственной и муниципальной власти.

Для органов власти	Для бизнеса
Привлечение частного капитала для строительства объектов дорожного хозяйства.	Административное и политическое содействие государства в реализации проекта.
Перевод рисков за вознаграждение на частных инвесторов.	Гарантии со стороны государства: минимальной доходности; возврата вложенных средств в виде права на получение доходов от платной эксплуатации объекта; частичного или полного возврата средств инвестора государством при неудачной реализации проекта.
Оплата предоставляемых частным сектором услуг с возможностью сокращения денежных выплат в случае невыполнения требований по качеству.	Возможность привлечения долгового финансирования.
Привлечение управленческого и интеллектуального капитала частного сектора.	Затраты на проект в установленной доле.
Отсутствие бюджетных затрат на эксплуатацию объекта.	Сохранение стратегического контроля за создаваемыми активами путем передачи управленческих функций специальной проектной или управляющей компании.

но-частного и муниципально-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства.²

Для решения данных вопросов в целях совершенствования инвестицион-

коммерческие организации, общественные организации и иные институты гражданского общества.

В части организации и принятия эффективных решений по выдвижению

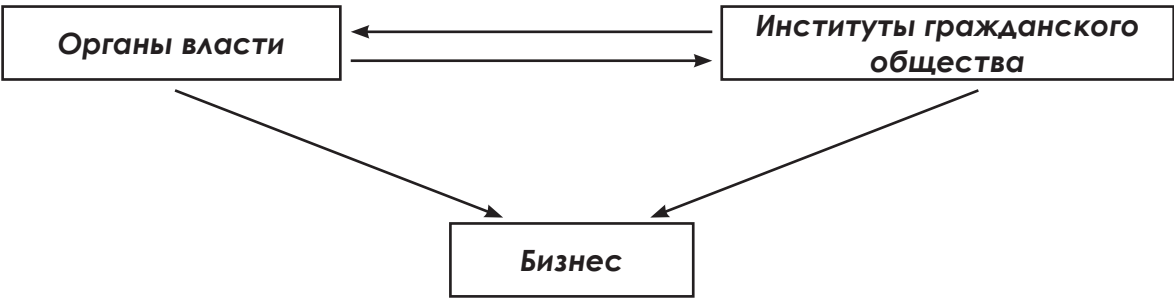


Рисунок 1. Взаимодействие органов государственной и муниципальной власти с институтами гражданского общества в развитии дорожно-хозяйственного партнерства.

ной среды дорожного хозяйства исполнительным органам государственной и муниципальной власти необходимо привлекать к работе профильные не-

укомплектованных исходных продуктов дорожно-хозяйственного партнерства заинтересованными исполнительными органами государственной и муниципальной власти необходимо активно взаимодействовать с представителями заинтересованных институтов граждан-

² Семкина О.С., Сираждинов Р.Ж. О государственной экономической политике //Семкина О.С., Сираждинов Р.Ж.//Вестник университета (Государственный университет управления).-2012.-№17.- С. 74-78.

ского общества на стадии до заключения контракта (соглашения) партнерства и после.

На территории Российской Федерации действует Федеральный закон от 21 июля 2014 года № 212-ФЗ «Об основах общественного контроля в Российской Федерации» (далее – Закон) в котором под общественным контролем понимается деятельность субъектов общественного контроля, осуществляемая в целях наблюдения за деятельностью органов государственной власти, органов местного самоуправления, государственных и муниципальных организаций, иных органов и организаций, осуществляющих в соответствии с федеральными законами отдельные публичные полномочия, а также в целях общественной проверки, анализа и общественной оценки издаваемых ими актов и принимаемых решений.³

Рассматривая принцип организации взаимодействия региональных исполнительных органов государственной и муниципальной власти с институтами гражданского общества в развитии дорожного хозяйства, на примере Московской области, можно выделить активную деятельность работы Общественной палаты Московской области и общественных палат, созданных на территории всех муниципальных образований Московской области.

Общественная палата Московской области и муниципальные общественные палаты Московской области осуществляют свои полномочия в соответствии с Законом Московской области «Об Общественной палате Московской области», утвержденным Регламентом Общественной палаты Московской области и положениями общественных палат муниципальных образований Московской области в целях обеспечения взаимодействия граждан, проживающих на территории Московской области с органами государственной власти и органами местного самоуправления муниципальных образований Московской области, в том числе в целях учета общественно значимых законных интересов граждан, защиты их прав и сво-

бод при формировании и реализации государственной политики по наиболее важным вопросам экономического и социального развития Московской области и являются независимыми коллегиальными органами в соответствии с их положениями.

Рассматривая общий принцип региональных общественных палат и общественных палат, созданных по федеральным округам Российской Федерации, а также общественных палат, созданные на территории муниципальных образований субъектов Российской Федерации в соответствии с законодательством, можно заключить, что они осуществляют сбор и обработку информации о гражданских инициативах граждан, общественных объединений и иных некоммерческих организаций, организуют и проводят гражданские форумы, слушания и иные мероприятия по актуальным вопросам общественной жизни, а также доводят до сведения граждан и общественных объединений, иных объединений граждан информацию о выдвинутых гражданских инициативах.

В целях эффективного взаимодействия органов государственной и муниципальной власти с институтами гражданского общества в части, касающейся развития дорожного хозяйства на принципах государственно-частного и муниципально-частного партнерства, предлагается возможным ввести в работу общественные палаты как координационный, аккумулирующий орган.

Таким образом, совместная работа заинтересованных исполнительных органов государственной и муниципальной власти с общественными палатами и иными институтами гражданского общества по компетенции над проектами дорожно-хозяйственного партнерства позволит качественно вырабатывать продукты предоставления возможности инвестирования в данную отрасль, тем самым обеспечивая открытость власти перед населением и повышение инвестиционной привлекательности, как муниципальных образований, так и регионов и Российской Федерации в целом.⁴

³ Федеральный закон от 21 июля 2014 года № 212-ФЗ «Об основах общественного контроля в Российской Федерации».

⁴ Семкина О.С., Сираждинов Р.Ж. Особенности внедрения инноваций в муниципальной практике //Семкина О.С., Сираждинов Р.Ж.//Вестник университета (Государственный университет управления). - 2012. - №4. - С.217-222.

Литература

1. Федеральный закон от 13 июля 2015 года №224-ФЗ «О государственном-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации.
2. Федеральный закон от 04.04.2005 №32-ФЗ «Об Общественной палате Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 21 июля 2014 года №212-ФЗ «Об основах общественного контроля в Российской Федерации».
4. Федеральный закон от 06.10.2003 «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
5. Закон Московской области от 29.04.2009 № 40/2009-ОЗ «Об общественной палате Московской области».
6. Министерство транспорта Российской Федерации Федеральное дорожное агентство // Приоритетные и текущие направления деятельности дорожного хозяйства по обеспечению реализации положений федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».
7. Герасимова Н.Е. Механизмы финансирования проектов государственно-частного партнерства в сфере дорожного хозяйства // Современные научные исследования и инновации. 2014. №1 URL: <http://web.snauka.ru/issues/2014/01/30940> (дата обращения: 15.09.2016).
8. Преимущества и недостатки передачи муниципальной собственности в концессию // Муниципальное управление: проблемы и перспективы развития. Сборник научных статей по итогам 29 мая 2014 г./ под общей редакцией В.Б. Зотова, Н.М. Розиной. – М.: Издательский дом «Научная библиотека», 2014 – 452 с.
9. Распоряжение полномочного представителя Президента Российской Федерации в Центральном Федеральном округе от 09.12.2011 № А50-327р «Об Общественной палате Центрального федерального округа».
10. Рекомендации по реализации проектов государственно-частного партнерства в субъектах Российской Федерации // Центр развития ГЧП URL: http://economy.gov.ru/minec/resources/85755497-434d-48d9-a486-2980e4982535/GChP-Recommend_web.pdf. (дата обращения: 17.06.2016).
11. Семкина О.С., Сираждинов Р.Ж. О государственной экономической политике //Семкина О.С., Сираждинов Р.Ж.//Вестник университета (Государственный университет управления). – 2012. – №17. – С. 74 – 78.

Literature

1. The Federal law from July 13, 2015 No. 224-FZ "On state-private partnership, municipal-private partnership in the Russian Federation and amendments to certain legislative acts of the Russian Federation" // collected legislation of the Russian Federation.
2. Federal law dated 04.04.2005 № 32-FZ "About Public chamber of the Russian Federation".
3. Federal law of July 21, 2014 № 212-FZ "On fundamentals of public control in the Russian Federation".
4. Federal law of 06.10.2003 "On General principles of organization of local self-government in the Russian Federation".
5. The law of the Moscow region dated 29.04.2009 No. 40/2009-OZ "About public chamber of the Moscow region".
6. The Ministry of transport of the Russian Federation Federal road Agency // Priority and current activities of road management to ensure the implementation of the Federal target program "Development of transport system of Russia (2010-2020)".
7. Gerasimova N.E. Funding mechanisms public-private partnerships in the road sector // Modern scientific researches and innovations. 2014. No. 1 URL: <http://web.snauka.ru/issues/2014/01/30940> (date accessed: 15.09.2016).
8. The advantages and disadvantages of transfer of municipal property concession // Municipal administration: problems and prospects. Collection of scientific papers after the may 29, 2014/ under General editorship by V.B. Zotov, N.M. Rosina. – M.: Publishing house "Research library", 2014 – 452 c.
9. The disposal of the Plenipotentiary of the President of the Russian Federation in the Central Federal district of 09.12.2011 № А50-327p "About Public chamber of Central Federal district".
10. Recommendations for the implementation of public-private partnerships in constituent entities of the Russian Federation // the PPP development Center URL: http://economy.gov.ru/minec/resources/85755497-434d-48d9-a486-2980e4982535/GChP-Recommend_web.pdf. (reference date: 17.06.2016).
11. Semkina O.S., Sirajdinov R.J. On the state economic policy //Semkina O.S., Sirajdinov R.J.//Bulletin of University (State University of management). – 2012. – № 17. – P. 74 – 78.