



В.В. Максимов
Генеральный директор
ООО «ТРАНСПРОЕКТ»
www.transproekt.ru

Государственно-частное партнерство в транспортном секторе.

Зарубежный опыт.

В последние годы вопросам модернизации транспортной инфраструктуры уделяется особое внимание. Современные транспортные узлы, артерии – это одно из определяющих условий роста экономики. Именно транспортная инфраструктура определяет интенсивность хозяйственных связей, мобильность рабочей силы, товаров и услуг. Негативный опыт многих стран показывает, что экономический подъем можно планировать, можно сделать для этого очень многое. Но его достижение упирается в потолок инфраструктурных ограничений: нехватку качественных автомобильных дорог, низкую пропускную способность мостов и портов.

Дорожное хозяйство должно стать сферой эффективного сотрудничества государства и бизнеса, областью, привлекательной для вложений инвестиций. Для этого пока не хватает современной правовой базы, а также адекватных принципов финансирования и управления дорожным хозяйством. В четкой регламентации нуждаются права и ответственность всех уровней государственной власти, местного самоуправления за состояние и развитие автомобильных дорог. Необходимы

действенные механизмы привлечения внебюджетных средств, возможностей частных компаний по управлению дорожным хозяйством, в том числе на основе концессионных моделей, стабильных и долгосрочных контрактов на строительство и эксплуатацию дорог¹.

Следует отметить, что несмотря на широкое использование термина «государственно-частное партнерство» (далее - ГЧП) и его производных в приказах федеральных министерств, постановлениях Правительства РФ и законодательных актах РФ², практически не делаются попытки его формализовать³. Наиболее близкое ему понятие «концессия» (а точнее «концессионное соглашение» - прим. автора), включаемое, но не определяющее ГЧП, приведено в Федеральном законе «О концессионных соглашениях»⁴: «концессионное соглашение является договором, в котором содержатся элементы различных договоров, предусмотренных федеральными законами. К отношениям сторон концессионного соглашения применяются в соответствующих частях правила гражданского законодательства о договорах, элементы которых содержатся в концессионном соглашении, если иное не вытекает из настоящего Федерального закона или существа концессионного соглашения».

¹ Доклад Президента РФ В.В. Путина на Заседании Президиума Государственного Совета Российской Федерации «О состоянии и развитии сети автомобильных дорог в Российской Федерации» от 13.10.2006 г.

² См., например, Приказ Минтранса РФ от 10.01.2007 №5 «Об утверждении концепции управления федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации и плана первоочередных мероприятий по реализации концепции управления федеральным имуществом аэропортов (аэродромов) гражданской авиации», Постановление Правительства РФ от 23.11.2005 №694 «Об инвестиционной фонде Российской Федерации», Федеральный закон от 17.05.2007 №82-ФЗ «О банке развития» (прим. автора).

³ Автору известен только спорный с правовой точки зрения Закон Санкт-Петербурга от 25.12.2006 №627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах», где приведено следующее определение: «государственно-частное партнерство - взаимовыгодное сотрудничество Санкт-Петербурга с российским или иностранным юридическим или физическим лицом либо действующим без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) объединением юридических лиц в реализации социально значимых проектов, которое осуществляется путем заключения и исполнения соглашений, в том числе концессионных».

⁴ Федеральный закон от 21.07.2005 №115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

Обратимся к американским официальным источникам в транспортной сфере, где государственно-частное партнерство определено как «контрактное соглашение между государственным органом и частным предприятием, направленное на более широкое участие частного сектора в реализации транспортных проектов»⁵. Европейцы прагматично определяют цель такого партнерства как «привлечение финансовых ресурсов на строительство или реконструкцию, эксплуатацию и содержание инфраструктурного объекта, а также на оказание услуг, которые, как это исторически сложилось, отнесены к компетенции государственного сектора»⁶.

Крупные транспортные проекты за рубежом приносят значительную прибыль, как прямую, так и косвенную. Но ресурсы государства постоянно сокращаются. В результате возникают и начинают работать новые формы организации и процедуры, благодаря которым заинтересованные стороны могут, на долевой основе, участвовать в финансировании данного проекта. К таким, заинтересованным сторонам, как правило, относятся⁷:

- потребители данного проекта (постоянные клиенты, пассажиры, автомобильное движение);
- существующие предприятия и местные жители, затронутые проектом или действующие в зоне проекта;
- владельцы земли и недвижимости, расположенных в транспортном коридоре или в зоне проекта;
- органы местной власти;
- продавцы, поставщики и подрядчики.

⁵ United States Department of Transportation, Federal Highway Administration. Public-private partnerships (пер. с англ. автора), 2007.

⁶ Европейский банк реконструкции и развития. Государственно-частные партнерства. Правовая реформа в России. // Право на этапе перехода, №6956, 2007.

⁷ American Road and transportation Builders Association, Public/Private Ventures in Transportation Division. Транспортные проекты, осуществляемые при совместном участии государства и частного сектора: современное состояние дел (пер. с англ.), 1997.

Источниками финансирования для таких, заинтересованных сторон, могут быть: оплата проезда, провоза и прочие выплаты, взимаемые с пользователей транспорта, особые налоги, гонорары, передача землеотвода, предоставление необходимых товаров и услуг, благоприятные условия денежных расчетов или предоставления кредитов для организаций, занятых осуществлением проекта, а также другие источники.

Беспрепятственность течения частных инвестиций обеспечивается на государственном уровне, например, в виде федеральной политики в области транспорта, подготовленной Министерством транспорта США и направленной на⁸:

- сведение к минимуму правовых и законодательных ограничений на участие частных лиц и фирм во владении, планировании, финансировании, строительстве, техническом обслуживании транспортных средств и служб, а также в управлении ими;
- поощрение органов власти на уровне штатов и на местах, чтобы те снимали ограничения на пути частных инвестиций в транспорт;
- продолжение работы, направленной на дальнейшее расширение участия частного сектора в транспортной сфере, там, где это имеет смысл и отвечает интересам общества. Среди прочего, это касается скоростных железнодорожных магистралей, общественного транспорта, аэропортов, командно-диспетчерских пунктов аэропортов, работающих с небольшой нагрузкой, платных автомобильных дорог и мостов, а также контейнерно-железнодорожных терминалов;

⁸ American Road and transportation Builders Association, Public/Private Ventures in Transportation Division. Транспортные проекты, осуществляемые при совместном участии государства и частного сектора: современное состояние дел (пер. с англ.), 1997.

- поощрение совместных действий государственных и частных организаций, направленных на финансирование транспортных объектов.

Во всем мире ГЧП приобретают растущее значение как механизмы оказания общественных услуг, но в то же время масштабы их деятельности лимитированы объемами государственных средств, направляемых на инвестиционные цели. Такое положение сложилось в странах с переходной экономикой, но еще в большей степени в так называемых богатых странах: в Германии, Франции и даже в Соединенных Штатах все активнее используют механизмы ГЧП для оказания общественных услуг.

ГЧП рассматривается как стабильная форма долгосрочного инвестирования при условии правильного оформления договорных отношений. В этом плане большим подспорьем становятся проекты ГЧП, в реализации которых государственный партнер выступает в роли гаранта. Эти виды проектов все активнее привлекают к себе интерес со стороны инвесторов, поскольку степень риска этих проектов ниже по сравнению с проектами сугубо частного финансирования.

В настоящее время, ряд центрально-европейских стран формирует требуемую законодательную базу, либо принимая для этого конкретные законы о ГЧП (Польша, Румыния и Словения), либо адаптируя и применяя законы о концессиях, приватизации и материально-техническом снабжении (Венгрия, Грузия и Латвия). В Болгарии, Румынии и Чешской Республике создаются центры ГЧП, укомплектованные кадрами специалистов в этой области. Этим структурам поручено оказывать помощь министерствам в разработке механизмов ГЧП, консультировать их по вопросам формирования и снабжения ГЧП. В Румынии и Чешской Республике для центров ГЧП разрабатываются инструктивные материалы и стандарты, с тем, чтобы они

могли направлять и консультировать министерства, реализующие проекты ГЧП⁹.

Схожая ситуация наблюдается в странах с низким и средним уровнем дохода на душу населения¹⁰, где транспортная инфраструктура также требует частных вливаний. Их объем по данным странам за период с 1990 по 2005 г.г. составил 141,659 млрд. долл. США. Обобщенные показатели инфраструктурных ГЧП-проектов в транспортном секторе приведены далее (см. Табл. 1).

Таблица 1. Основные показатели инфраструктурных проектов¹¹ в транспортном секторе в странах с низким и средним уровнем дохода на душу населения за период 1990-2005 г.

Основные показатели	Значение
Число стран, применяющих ГЧП в транспортном секторе	72
Количество успешно завершённых проектов	829
Регион мира с наибольшей долей в общем объеме инвестиций	Латинская Америка и страны Карибского бассейна (47%)
Тип ГЧП с наибольшей долей в общем объеме инвестиций	Концессии (53%)
Тип ГЧП с наибольшей долей в общем количестве проектов	Концессии (52%)
Отмененные проекты или находящиеся в	51 или 11% от общего объема

⁹ Европейский банк реконструкции и развития. Государственно-частные партнерства. Правовая реформа в России. // Право на этапе перехода, №6956, 2007.

¹⁰ Подробнее см. The World Bank Group. DEPweb, Glossary, 2003 (прим. автора).

¹¹ Подробнее см. The World Bank Group. Private Participation in Infrastructure Projects Database, Expanded Methodology, 2007 (прим. автора).

сложном финансовом положении	инвестиций
------------------------------	------------

Источник: The World Bank Group. Private Participation in Infrastructure Projects Database (пер. с англ. автора), 2007.

Выделим основные типы государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов¹²:

- концессии - частная компания берет на себя ответственность за управление находящимся в государственной собственности предприятием на определенный период, в течение которого компания принимает на себя значительные инвестиционные риски;
- передача активов (divestiture) – частная компания покупает пакет акций государственного предприятия через имущественные аукционы, государственное предложение о продаже или программу массовой приватизации;
- проекты «с чистого листа» (greenfield) – частная компания или совместное государственно-частное предприятие строит и управляет новым инфраструктурным объектом в течение периода, определенного в контракте. Инфраструктурный объект по истечении срока контракта может вернуться в государственную собственность;
- контракты на управление и лизинг – частная компания берет на себя ответственность за управление государственным предприятием на определенный срок, при этом право собственности и инвестиционные решения остаются в руках государства.

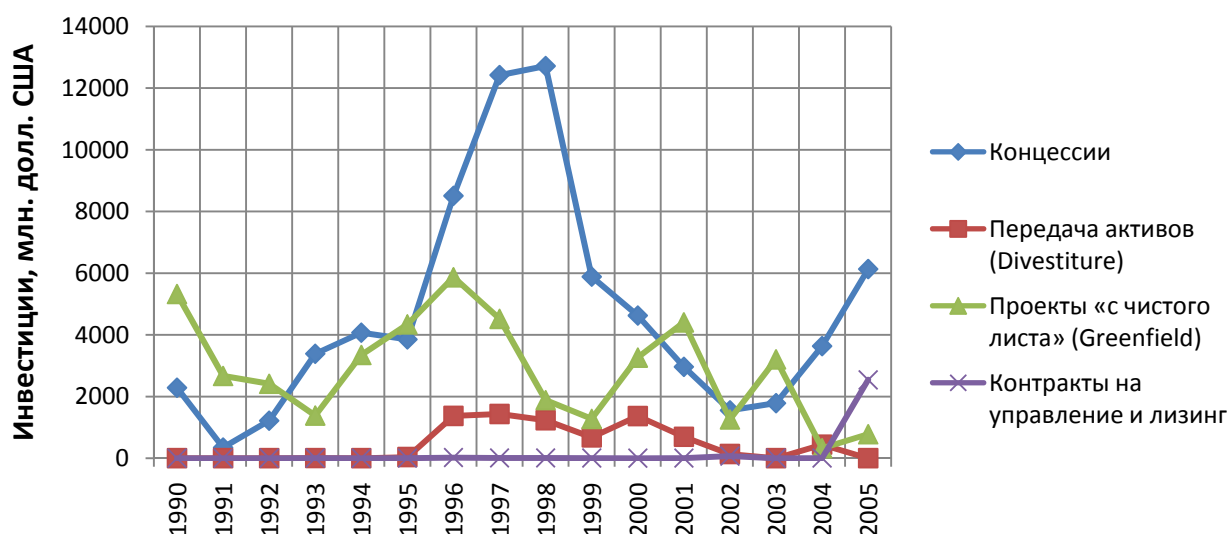
В течение 2005 г. в 20 странах с низким и средним уровнем дохода на душу населения были успешно завершены¹³ 38 транспортных проектов, общей стоимостью 16,2 млрд. долл. США. Объем инвестиций за 2005 г.

¹² Подробнее см. The World Bank Group. Private Participation in Infrastructure Projects Database, Methodology, 2007 (прим. автора).

¹³ Здесь и далее под «успешным завершением» подразумевается достижение планируемых финансовых показателей по окончании срока жизни проекта (прим. автора).

более чем в два раза превысил уровень предыдущих четырех лет и был всего на 10% ниже пика инвестиций, достигнутого в 1997-1998 г.г. (объемы инвестиций в проекты по типам ГЧП за период 1990-2005 г.г. см. График 1). При этом среднее количество проектов в течение последних пяти лет остается стабильным (общее количество проектов по типам ГЧП за период 1990-2005 г.г. см. График 2). Из 16,2 млрд. долл. США полученных инвестиций, 10,0 млрд. долл. США были непосредственно использованы на реализацию проектов, а 6,2 млрд. долл. США были уплачены в качестве концессионных и лизинговых платежей соответствующим государственным структурам.

График 1. Инвестиции в проекты по типам ГЧП¹⁴

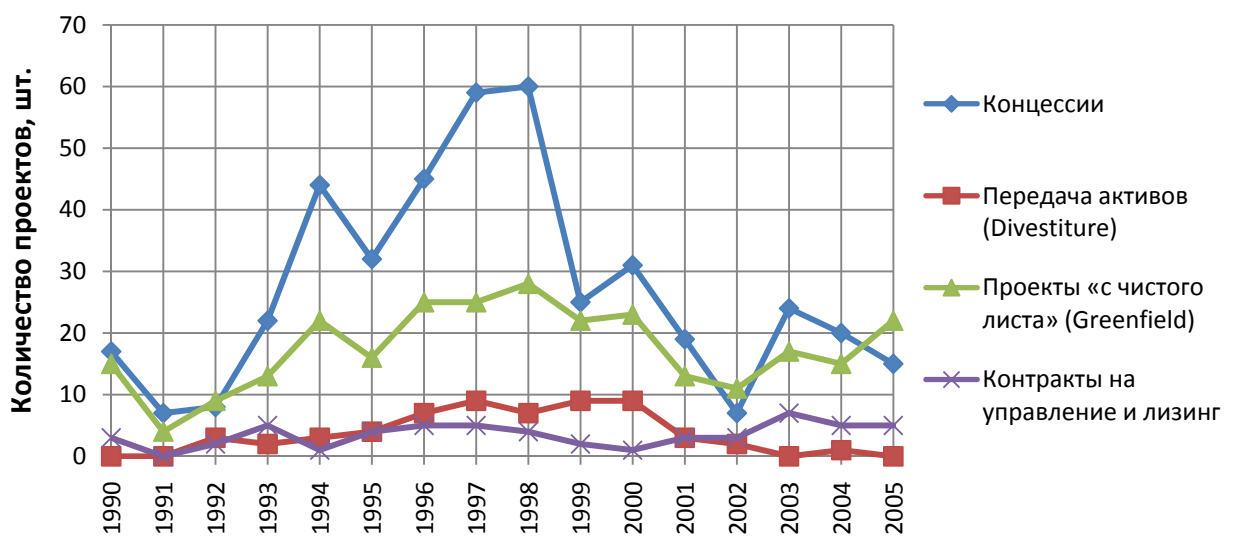


Источник: The World Bank Group. Private Participation in Infrastructure Projects Database (пер. с англ. и обработка автора), 2007.

¹⁴ Большинство инфраструктурных проектов с участием частного капитала относятся к одной из четырех категорий ГЧП (концессии, передача активов (divestiture), проекты «с чистого листа» (greenfield) и контракты на управление и лизинг), однако различия между этими категориями не всегда четко различимы и некоторые проекты могут быть отнесены более чем к одной из них. В этом случае, проект классифицируется как принадлежащей той категории, которая наиболее точно отражает риски частного сектора (прим. автора).

Основной прирост инвестиций¹⁵ обусловлен проектами в аэропортовом хозяйстве, который составил 7,2 млрд. долл. США, за ними следуют морские порты с инвестициями в 4,3 млрд. долл. США. Объем инвестиций в автодороги составил 4,1 млрд. долл. США или 13% роста, в железные дороги - 0,5 млрд. долл. США.

График 2. Количество проектов по типам ГЧП



Источник: The World Bank Group. Private Participation in Infrastructure Projects Database (пер. с англ. и обработка автора), 2007.

Следует отметить ряд проведенных в последнее время мероприятий по инициативе Европейского инвестиционного банка (далее - ЕИБ), Европейского банка реконструкции и развития (далее – ЕБРР) и Евросоюза. Во-первых, рассмотрим совместную политическую инициативу в ЕИБ, ЕБРР и Европейской комиссии (DG REGIO) по оказанию совместной помощи в реализации проектов поддержки в европейских регионах (JASPERS), цель которой – оказание помощи странам – членам ЕС, главным образом новым членам и кандидатам на вступление, по освоению средств из фондов

¹⁵ The World Bank Group, Public-Private Infrastructure Advisory Facility. Investment flows to transport projects with private participation grew strongly in 2005 (пер. с англ. автора), 2006.

структурной реорганизации и солидарности в период между 2007 и 2013 годами. Для этого будут задействованы работающие в системе JASPERS эксперты, которые смогут оказать помощь в отборе и подготовке проектов. Главная задача системы JASPERS – подготовка механизмов ГЧП, отвечающих нормативным требованиям и совместимых с ними.

Второй ключевой инициативой является Европейский экспертный центр ГЧП (далее - ЕЭЦ), который представляет собой совместное мероприятие ЕИБ и ЕС, нацеленное на обмен знаниями и опытом по политической проблематике. Центр будет предоставлять информационные ресурсы, и одной из его задач станет организация контактов и связей между государствами–членами. Центром будут готовиться аналитические материалы, обобщающие накопленный Евросоюзом опыт создания механизмов ГЧП. Кроме того, он будет заниматься подготовкой примеров из практики, общих инструктивных указаний, материалов о прошедших проверках на практике механизмов ГЧП. Организационное оформление ЕЭЦ пока еще не завершено, но основными источниками финансирования его работы станут организации–спонсоры¹⁶.

Наблюдая за общемировыми тенденциями и испытывая те же трудности при строительстве объектов транспортной инфраструктуры, в виде недостаточного объема бюджетного финансирования, необходимого для обеспечения опережающего развития транспортного комплекса растущей экономики России, и понимая, что «транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей»¹⁷, Российская

¹⁶ Европейский банк реконструкции и развития. Государственно-частные партнерства. Правовая реформа в России. // Право на этапе перехода, №6956, 2007.

¹⁷ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г. (утв. Приказом Минтранса России от 12.05.2005 №45).

Федерация вплотную подошла к использованию механизма частных инвестиций в транспортных проектах. Основным инструментом привлечения внебюджетных инвестиций к реализации крупных инфраструктурных проектов является институт государственно-частного партнерства. Наиболее гибкой и эффективной формой ГЧП в мировой практике считаются концессии, в рамках которых частный партнер (концессионер) участвует в создании или модернизации инфраструктурного объекта, а затем получает его на длительный срок в оперативное управление (эксплуатацию) с целью возврата вложенных им инвестиций¹⁸.

В 2005 г. в РФ был принят Федеральный закон «О концессионных соглашениях»¹⁹ открывший путь для реализации проектов ГЧП во многих областях общественного сектора, включая транспорт, энергетику, образование, здравоохранение, коммунальное хозяйство, и Постановление Правительства РФ «Об Инвестиционном фонде Российской Федерации»²⁰, определившее порядок государственного финансирования проектов ГЧП.

Государственная поддержка из Инвестиционного фонда РФ предоставляется для реализации инвестиционных проектов, имеющих общегосударственное значение и осуществляемых на условиях государственно-частного партнерства, направленных²¹:

1. на социально-экономическое развитие Российской Федерации в части создания и (или) развития инфраструктуры (в том числе социальной), имеющей общегосударственное значение или необходимой для

¹⁸ Подробнее см. Максимов В.В. Риски концессионных проектов на транспорте. // Автотранспортное предприятие, №7, 2007 (прим. автора).

¹⁹ Федеральный закон от 21.07.2005 №115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

²⁰ Постановление Правительства РФ от 23.11.2005 №694 «Об Инвестиционном фонде Российской Федерации» (в ред. Постановления Правительства РФ от 25.04.2006 №239, с изм., внесенными Постановлениями Правительства РФ от 09.08.2006 №476, от 24.08.2006 №516).

²¹ Положение об Инвестиционном фонде Российской Федерации (в ред. Постановления Правительства РФ от 25.04.2006 №239, с изм., внесенными Постановлениями Правительства РФ от 09.08.2006 №476, от 24.08.2006 №516).

выполнения в соответствии с межправительственными соглашениями обязательств Российской Федерации по созданию объектов на территории Российской Федерации;

2. на создание и (или) развитие элементов российской инновационной системы;
3. на обеспечение реализации институциональных преобразований.

Размер Инвестиционного фонда РФ в 2007 г. составит²² не менее 145 млрд. руб., из них: 95 млрд. руб. – планируемые средства на текущий год, 50 млрд. руб. - накопительный итог неизрасходованных средств за 2006 г.. Кроме того, размер Инвестиционного фонда РФ может быть увеличен²³ за счет средств, сэкономленных Россией на досрочной выплате внешнего долга Парижскому клубу кредиторов.

Предоставление государственной поддержки может осуществляться в следующих формах²⁴:

1. софинансирование на договорных условиях инвестиционного проекта с оформлением прав собственности Российской Федерации, включая финансирование расходов на управление инвестиционным проектом, а также финансирование разработки проектной документации;
2. направление средств в уставные капиталы юридических лиц;
3. предоставление государственных гарантий Российской Федерации под инвестиционные проекты, а также иных предусмотренных бюджетным законодательством способов обеспечения обязательств, находящихся в компетенции Правительства Российской Федерации. Государственные

²² РосБизнесКонсалтинг. Акции, Лента фондовых новостей от 10.07.2006 «Г. Греф: Размер Инвестиционного фонда РФ в 2007 г. составит не менее 145 млрд. руб.».

²³ Standard & Poor's, a division of The McGraw-Hill Companies, Inc. Механизм частно-государственного партнерства создает возможность для инвестиций в российскую инфраструктуру, но недостатки системы регулирования остаются существенным фактором риска (пер. с англ.), 2006.

²⁴ Положение об Инвестиционном фонде Российской Федерации (в ред. Постановления Правительства РФ от 25.04.2006 №239, с изм., внесенными Постановлениями Правительства РФ от 09.08.2006 №476, от 24.08.2006 №516).

гарантии предоставляются коммерческим организациям, участвующим в инвестиционном проекте в пользу кредитных организаций, включая кредитные организации с иностранными инвестициями.

Правительство РФ утвердило перечень инвестиционных проектов, реализуемых при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда РФ²⁵:

1. строительство в г. Санкт-Петербурге автомобильной дороги "Западный скоростной диаметр";
2. строительство в г. Санкт-Петербурге Орловского тоннеля под р. Невой в рамках развития Волго-Балтийского водного пути;
3. строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва – Минск;
4. строительство скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участке 15-й км - 58-й км;
5. комплексное развитие Нижнего Приангарья;
6. создание транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области;
7. комплекс нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов в г. Нижнекамске;

и инвестиционных проектов, по которым разрабатывается проектная документация за счет средств Инвестиционного фонда РФ²⁶:

1. разработка проектной документации на строительство и эксплуатацию на платной основе автомобильной дороги М-4 "Дон" (от Москвы через

²⁵ Распоряжение Правительства РФ от 30.11.2006 №1708-р (в ред. Распоряжения Правительства РФ от 28.05.2007 №678-р).

²⁶ Распоряжение Правительства РФ от 18.08.2007 №1082-р.

Воронеж, Ростов-на-Дону и Краснодар до Новороссийска) на участках 21-й км - 117-й км и 330-й км - 464-й км;

2. разработка проектной документации на строительство и эксплуатацию на платной основе автомобильной дороги "Краснодар - Абинск - Кабардинка".

Общая сумма необходимых инвестиций в вышеперечисленные проекты составляет²⁷ 717,146 млрд. руб., в т.ч. из средств Инвестиционного фонда РФ 178,638 млрд. руб. или 24,9%, частные инвестиции – 511,597 млрд. руб. или 71,3%.

Очевидно, что Правительство РФ при реализации инфраструктурных проектов, в т.ч. транспортных, делает ставку на активное вовлечение частных предпринимателей. При этом опыт реализации, например, транспортных проектов в странах с низким и средним уровнем дохода на душу населения, осуществляемых при сотрудничестве государственных и частных фирм, выявил важную, хотя и неоднозначную роль частного сектора. В этих странах²⁸ за период с 1990 по 2005 г. 51 проект (или 6,2% от общего количества успешно реализованных проектов за тот же период) был отменен или находился в сложном финансовом положении, финансовые потери составили 15,988 млрд. долл. США (или 11,3% от общего объема инвестиций). Более подробная информация по реализации транспортных ГЧП-проектов в данных регионах, приведена далее (см. Табл. 2, Табл. 3 и Табл. 4).

²⁷ В ценах на 1 января прогнозного года, с НДС (прим. автора).

²⁸ The World Bank Group. Private Participation in Infrastructure Projects Database (пер. с англ. и обработка автора), 2007.

Таблица 2. Количество успешно завершенных ГЧП-проектов по регионам и году завершения

Год	Восточная Азия и Тихоокеанский регион	Европа и Центральная Азия	Латинская Америка и страны Карибского бассейна	Ближний Восток и Северная Африка	Южная Азия	Африка к югу от Сахары	Итого
1990	5	0	28	0	1	1	35
1991	6	0	4	0	0	1	11
1992	8	3	11	0	0	0	22
1993	17	3	19	0	0	3	42
1994	31	4	33	0	1	1	70
1995	21	4	25	0	4	2	56
1996	38	3	33	0	4	4	82
1997	39	4	42	2	6	5	98
1998	22	10	49	2	9	7	99
1999	17	4	16	1	14	6	58
2000	15	5	33	5	0	6	64
2001	10	2	18	3	3	2	38
2002	5	0	8	2	6	2	23
2003	9	1	13	0	15	10	48
2004	9	4	15	2	7	4	41
2005	8	8	10	4	8	4	42
Итого	260	55	357	21	78	58	829

Источник: The World Bank Group. Private Participation in Infrastructure Projects Database (пер. с англ. автора), 2007.

Таблица 3. Инвестиции в ГЧП-проекты по регионам и году инвестирования (в млн. долл. США)

Год	Восточная Азия и Тихоокеанский регион	Европа и Центральная Азия	Латинская Америка и страны Карибского бассейна	Ближний Восток и Северная Африка	Южная Азия	Африка к югу от Сахары	Итого
1990	921	0	6691	0	2	0	7615
1991	2405	0	610	0	0	0	3015
1992	855	0	2777	0	0	0	3632
1993	2122	373	2252	0	0	31	4777
1994	4216	634	2428	0	125	18	7421
1995	4821	264	2786	0	303	63	8237
1996	8972	106	6557	0	108	28	15771
1997	5817	425	10883	268	523	469	18384
1998	2290	1224	11570	124	296	336	15839
1999	2180	357	3333	182	707	1087	7845
2000	3016	882	4481	597	100	183	9260
2001	2.551	334	4029	460	211	484	8069
2002	407	0	1702	250	558	101	3017
2003	3112	121	885	5	535	335	4993
2004	1763	1274	2861	100	1134	187	7319
2005	3534	7626	3243	86	1473	504	16466
Итого	48981	13619	67086	2072	6075	3826	141659

Источник: The World Bank Group. Private Participation in Infrastructure Projects Database (пер. с англ. автора), 2007.

Таблица 4. Количество отмененных или находящихся в сложном финансовом положении ГЧП-проектов и объемы инвестиций по регионам (в млн. долл. США) за период 1990-2005 г.

Регион	Проекты	Инвестиции
Восточная Азия и Тихоокеанский регион	16	6698
Европа и Центральная Азия	2	490
Латинская Америка и страны Карибского бассейна	27	8248
Ближний Восток и Северная Африка	2	340
Африка к югу от Сахары	4	212
Итого	51	15988

Источник: The World Bank Group. Private Participation in Infrastructure Projects Database (пер. с англ. автора), 2007.

В этой связи, обобщая собственный и зарубежный опыт, например, Американская ассоциация дорожно-транспортных строителей (ARTBA) рассматривает финансирование транспортных проектов за счет федеральных средств и средств штата как более предпочтительный вариант, однако, при недостатке государственного финансирования, осознает необходимость участия совместных государственно-частных предприятий в национальной транспортной инфраструктуре. ARTBA были разработаны рекомендации по принципам привлечения частных инвестиций в инфраструктурные транспортные проекты²⁹:

²⁹ American Road and transportation Builders Association, Public/Private Ventures in Transportation Division. Транспортные проекты, осуществляемые при совместном участии государства и частного сектора: современное состояние дел (пер. с англ.), 1997.

1. если проекты, осуществляемые при участии совместных государственно-частных предприятий, связаны со строительством новых и/или реконструкцией старых платных дорог, туннелей, паромов и мостов федеральной дорожной системы, то штаты должны иметь право входить в договорные отношения с частными фирмами для финансирования, разработки, строительства и/или эксплуатации таких объектов;
2. если привлекаются государственные средства и в пределах привлечения таких средств, то совместные государственно-частные предприятия организуются при участии государственных транспортных организаций федерального уровня и уровня штата, при соблюдении требований всех соответствующих законов, в том числе при открытом конкурсе заявок на реализацию проекта, в целях обеспечения максимального участия в проекте местных транспортных фирм;
3. федеральные средства в размере до 35% от стоимости строительства и/или реконструкции дорог, тоннелей, паромов и мостов могут быть вложены в деятельность совместного государственно-частного предприятия. Штатам следует разрешить, по своему усмотрению, дополнять такие федеральные средства средствами штата, местными или частными средствами;
4. там, где это уместно, частным транспортным объектам следует разрешить бесплатное использование воздушного пространства и землеотвода, финансируемых из федерального бюджета;
5. частным фирмам, участвующим в совместных государственно-частных транспортных предприятиях, следует обеспечить доступ к рынку облигаций, доход по которым не облагается налогом и ускоренному начислению амортизации.

Приведенные выше рекомендации являются иллюстративным материалом к тому, что «накопление опыта в этой области должно сопровождаться появлением все более эффективных исследовательских и практических методик. Факторы, определяющие их пригодность и действенность, должны быть описаны четко и ясно для максимально полного использования возможностей частного сектора и выработки концепции, обоснования жизнеспособности и перспективности сотрудничества государственных и частных фирм в деле реализации крупных транспортных проектов»³⁰. Полагаю, что и Российской Федерации со своим, пока «младенческим» опытом в области реализации крупных инфраструктурных транспортных проектов с использованием механизмов государственно-частного партнерства, также следует направить усилия не только на накопление соответствующего опыта, но, в первую очередь, на его обобщение и разработку методологических подходов и рекомендаций, как для государственного сектора, так и для частного предпринимателя.

³⁰ American Road and transportation Builders Association, Public/Private Ventures in Transportation Division. Транспортные проекты, осуществляемые при совместном участии государства и частного сектора: современное состояние дел (пер. с англ.), 1997.