

**Ретроспективный анализ  
развития  
государственно-частных  
партнерств в сфере  
дорожного  
строительства**

**Олег Шахов**

**Олег Федорович Шахов**  
**Ретроспективный анализ**  
**развития государственно-**  
**частных партнерств в сфере**  
**дорожного строительства**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=70365073](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=70365073)  
SelfPub; 2024*

**Аннотация**

Обосновывается необходимость в настоящее время более широкого использования концессионных основ развития национальных транспортных систем с учетом значения дорожного строительства, а также того факта, что интересы государства и хозяйствующих субъектов – участников инвестиционно-строительной деятельности имеют разнонаправленные векторы.

**Олег Шахов**  
**Ретроспективный**  
**анализ развития**  
**государственно-частных**  
**партнерств в сфере**  
**дорожного строительства**

*Вестник МГСУ. 2012. № 1*

УДК 625.7

**О.Ф. Шахов**

*Заместитель губернатора Тульской области*

Обосновывается необходимость в настоящее время более широкого использования концессионных основ развития национальных транспортных систем с учетом значения дорожного строительства, а также того факта, что интересы государства и хозяйствующих субъектов – участников инвестиционно-строительной деятельности имеют разнонаправленные векторы.

**Ключевые слова:** дорожное строительство, концессии,

организация дорожного строительства, регулирующие воздействия, частно-государственные партнерства.

Экономическая стратегия Правительства Российской Федерации рассматривает транспортную систему России как важнейшую составную часть инфраструктуры, а ее развитие – как одну из приоритетных задач государства. Необходимость устойчивого инновационного развития транспортной индустрии диктуется, прежде всего, принципиальными особенностями глобальных, геополитических, научно-технологических, социально-этнических и иных общецивилизационных изменений, которые происходят в современной России. Переориентация значительной части промышленных и товарных потоков, произошедшая за последние годы, расширение внутренней и международной торговли и стоящая на повестке дня интеграция России в глобальный мировой рынок формируют мощный макроэкономический спрос на развитие транспортных систем как важнейшего инновационного фактора устойчивого и динамичного роста российской экономики, усиления ее позиций на внутренней и международной арене.

Геополитическое положение России между двумя динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности – Европой и Азией – предопределяет ее особую роль в обеспечении евроазиатских связей. В условиях глобализации мировой экономики транспорт наряду с финансо-

вой сферой выступает важнейшим рычагом интеграционных процессов.

В ходе рыночных реформ в нашей стране сфера транспортной инфраструктуры в наименьшей степени по сравнению с другими отраслями подверглась приватизации, и задача сегодняшнего дня, – не прибегая к массовой приватизации, обеспечить развитие материально-технической базы важнейших элементов транспортного комплекса, в т. ч. и путем привлечения частного капитала к финансированию прорывных, жизненно необходимых инновационных проектов и современных, экономически оправданных механизмов и технологий [1].

Мировой и в определенной степени исторически обусловленный отечественный опыт свидетельствует о том, что одним из наиболее эффективных механизмов инновационного развития национальных транспортных систем в условиях рыночной системы хозяйствования является государственно-частное партнерство и не на путях приватизации, а на концессионной основе, путем реализации приоритетных проектов партнерства государства и частного сектора.

При этом под государственно-частным партнерством понимается долгосрочное взаимодействие государственного и частного секторов с целью привлечения дополнительных источников финансирования и управленческого опыта для реализации социально важных проектов, требующих значительных объемов капиталовложений [2].

Проекты государственно-частного партнерства разрабатываются в настоящее время более чем в 60 странах мира. Инициаторами этого движения можно считать Великобританию и Францию, которые датируют первую предоставленную концессию на постройку канала 1554 годом. Это форма сотрудничества получила свое развитие с начала XIX в., в начале 90-х гг. XX в. концепция государственно-частного партнерства снова привлекла к себе внимание во всем мире.

В 80-е гг. прошлого столетия существенно увеличилось количество партнерских проектов в области транспортно-го развития и обновления городов, что явилось результатом одинакового для большинства стран переплетения условий и предпосылок. Сюда относятся, в частности, структурная перестройка экономики и вытекающая отсюда необходимость в изменениях территориальной структуры городов и их транспортной и инженерной инфраструктуры при одновременном увеличении потребности в территориях для новых учреждений, производств и торговых помещений, а также потребности в современных учреждениях культуры и отдыха. Вторым по значению фактором стало изменение политико-экономической ориентации большинства правительств развитых стран в направлении экономического либерализма, ставящего целью дерегулирование, приватизацию, раскрепощение сил саморегулирования рынка [3].

Введение Частной финансовой инициативы (PFI) в 1990-х гг. дало основной толчок к развитию государственно-част-

ных партнерств (хотя и на основе предшествовавших договорных отношений). PFI возникла как результат предыдущих инициатив британского правительства и провозгласила новую стадию развития государственно- частных партнерств, начавшуюся приватизацией и конкурентными тендерами.

Концепция PFI была создана в Великобритании в 1992 г. после отмены в 1989 г. правил, которые раньше жестко ограничивали использование частного капитала для финансирования государственных основных фондов. Суть концепции PFI состояла в привлечении частных инвестиций для строительства крупных государственных объектов, т. е. фактически частный бизнес сам осуществлял строительство государственного объекта за счет собственных средств. Компенсация расходов частного инвестора осуществлялась впоследствии либо за счет доходов от эксплуатации, либо за счет платежей из бюджета. Во многих случаях частной финансовой инициативы инвестор привлекается к дальнейшей эксплуатации объекта и организации его деятельности, вплоть до найма персонала. Объектами частной финансовой инициативы могут выступать объекты инфраструктуры (включая автомобильные и железные дороги), школы, больницы и даже тюрьмы.

PFI обязала государство и организации, созданные на договорных отношениях, начать определять риски (страховые суммы), характерные для больших проектов, и пытаться

определить, как эти риски можно гарантировать. Это означало, что все задействованные в рисках должны иметь как можно больше ясности и прозрачности в своих делах, что является неременным условием для успешного тесного партнерства.

В Великобритании стоимость объектов частной финансовой инициативы, которая является там основной формой государственно-частного партнерства, в течение последних 10 лет составляет 24 млрд фунтов стерлингов. Ежегодно заключается до 80 новых соглашений. По данным британского правительства, такие проекты обеспечивают 17 % экономии для бюджета страны.

В 1990-х гг. все большее число стран, как в Европе, так и в остальном мире стали внедрять схемы государственно-частного партнерства, что свидетельствует о повсеместной применимости данной концепции. Главной движущей силой государственно-частного партнерства остается достижение оптимального соответствия между затратами и требуемым эффектом в обеспечении услуг и в связи с необходимостью крупных инвестиций в инфраструктуру в условиях дефицита государственного и местных бюджетов [4].

Европейские страны, внедрившие у себя схемы государственно-частного партнерства: Италия, Германия, Греция, Ирландия, Португалия, Испания и Нидерланды. За пределами Европы проявили интерес к подобному сотрудничеству Австралия, Япония, Канада и ЮАР.



С 2000 г. многие государства создали центральные правительственные агентства для продвижения программ государственно-частного партнерства. Помимо указанных выше стран, такие агентства появились в Аргентине, Бразилии, Чили, Мексике, Новой Зеландии, Южной Корее, Гонконге, Сингапуре и других странах.

Большинство государств Центральной и Восточной Европы, включая Чехию, Венгрию, Польшу, Болгарию, Румынию и Литву, приняли программы государственно-частного партнерства именно в связи с необходимостью значительных инвестиций в коммунальную и транспортную инфраструктуру при строгих бюджетных ограничениях.

Таким образом, обстановка вокруг партнерства сильно изменилась, и государственно-частная деятельность и партнерства стали по-настоящему воплощаться в жизнь.

Практика показала, что государственно-частное партнерство может эффективно использоваться в целях выполнения задач по экономическому развитию территории и, в частности, для реализации проектов, входящих в стратегические планы развития городов (районов) [5].

В значительной степени появление новых теоретических разработок в данной сфере связано именно с успехами такого подхода в практике множества развитых стран. Значительное усиление интереса к проблеме ГЧП в академических кругах произошло в конце 90-х гг. XX в.

Изучение теории и практики партнерства государства

и частного сектора является одной из важных тем в современной зарубежной научной литературе. В мире ежегодно издаются десятки книг и сотни статей, посвященных этим проблемам.

Общим вопросам теории смешанной экономики и государственного регулирования уделяется достаточное внимание и в современной отечественной научной литературе. Но количество работ, посвященных проблемам хозяйственного партнерства государства и частного сектора как специфического явления смешанной экономики, отражающих современную российскую специфику, можно признать недостаточным. Причина этого во многом объективна – проблематика партнерских отношений государства и частного сектора долгое время не рассматривалась как самостоятельная, оставаясь за рамками основных направлений исследований в соответствующих областях, а в условиях централизованной системы хозяйствования партнерства вообще не были востребованы практикой и, следовательно, не имели перспектив теоретической разработки.

Исследованиям проблем гармонизации и развития механизмов государственно- частного партнерства, концессионной деятельности и привлечения инвестиций в транспортную отрасль посвящены труды Н.А. Асаула, П.А. Бруссе-ра, В.Г. Варнавского, М.В. Вилисова, Е.В. Духаниной, Ю.В. Зворыкиной, В.А. Кабашкина, Н.Е. Калашник, В.П. Клепи-кова, И.Е. Левитина, С.А. Рожковой, С.А. Сосны, О.Б. Су-

ровцевой, В.К. Филиппова, С.Б. Сборщикова и других авторов.

О государственном регулировании и его взаимосвязи с частными предпринимательскими структурами достаточно много писали зарубежные экономисты: Э. Аткинсон, Т. Габлер, Дж. Гвартни, М. Джерард, Р. Лоусон, Д. Мерсер, Д. Норт, Д. Осборн, Э. Остром, Дж. Скотт, Д. Стиглиц, Г. Таллок и др.

## Библиографический список

1. *Берестов А.П.* Теория и практика государственно-частного партнерства. Екатеринбург: Ин-т экономики, УрО РАН, 2008. 168 с.
2. *Кабашкин В.А., Козловский М.А.* Брендинг в сфере государственно-частного партнерства. М.: Междунар. инновац. центр, 2010. 112 с.
3. *Варнавский В.Г., Королев В.А.* Государственно-частное партнерство: теория и практика. М.: Изд. дом Гос. ун-та Высш. шк. экономики, 2010. 284 с.
4. *Кабашкин В.А.* Государственно-частное партнерство: международный опыт и российские перспективы. М.: Междунар. инновац. центр, 2010. 575 с.
5. *Зворыкина Ю.В.* Методологические основы и механизмы управления концессиями в России: автореф. дисс. ... д-ра экон. наук: 08.00.05. М.: Ин-т макроэкон. исслед., 2003. 45 с.

6. *Асаул Н.А.* Теория и методология институциональных взаимодействий субъектов инвестиционно-строительного комплекса: автореф. дисс.... д-ра экон. наук: 08.00.05. СПб.: Санкт-Петербург. ун-т экономики и финансов, 2006. 39 с.

7. *Бруссер П.А.* Применение моделей стохастической динамики в решении задач риск-менеджмента в сфере инвестиций: автореф. дисс.... канд. экон. наук: 08.00.13. СПб.: Санкт-Петербург. гос. ун-т, 2005. 20 с.

8. *Варнавский В.Г.* Государственно-частное партнерство: в 2 т. М.: ИМЭМО РАН, 2009. 312 с., 192 с.

9. *Виллисов М.В.* Участие негосударственных организаций в процессе принятия политических решений: автореф. дисс.... канд. полит. наук: 23.00.02. М.: Академия труда и социальных отношений, 2004. 28 с.

10. *Духанина Е.В.* Основные направления формирования системы управления инвестиционным процессом в дорожно-строительном комплексе. Пенза: Изд-во ПГУАС, 2007. 123 с.

11. *Зворыкина Ю.В.* Государственные и муниципальные концессии в России. М.: Современ. экономика и право, 2002. 190 с.

12. *Кабашкин В.А.* Формирование и развитие партнерских отношений государства и предпринимательских структур в Российской Федерации: автореф. дисс.... д-ра экон. наук: 08.00.05. М.: Моск. международ. высш. школа бизнеса

«МИРБИС», 2007. 45 с.

13. *Клепиков В.П.* Методология комплексного развития транспортных систем в проектах взаимодействия железнодорожного и морского транспорта: автореф. дисс.... д-а техн. наук: 05.22.01. М.: Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ, 2007. 48 с.

14. *Сосна С.А.* Концессионные соглашения: Теория и практика. М.: Нестор Академик Паблшерз, 2002. 251 с.

15. *Суровцева О.Б.* Оценка эффективности государственно-частного партнерства по договорам концессии в сфере железнодорожного транспорта: автореф. дисс.... канд. экон. наук: 08.00.05. СПб.: Петербург. гос. ун-т путей сообщения, 2002. 27 с.

16. *Кабашкин В.А., Нерсесян Л.Г.* Финансовый кризис и перспективы государственно- частного партнерства в Соединенных Штатах Америки и Канаде. М.: Междунар. инновац. центр, 2010. 128 с.

17. *Сборщиков С.Б.* Теоретические закономерности и особенности организации воздействий на инвестиционно-строительную деятельность // Вестник МГСУ. 2009. № 2. С. 183–187.

*Поступила в редакцию в декабре 2011 г.*

Об авторе: **Шахов Олег Федорович** – кандидат экономических наук, заместитель губернатора Тульской области,

Администрация тульской области, tous2004@mail.ru  
(кафедра ТОУС МГСУ).

Для цитирования: *Шахов О.Ф.* Ретроспективный анализ развития государственно- частных партнерств в сфере дорожного строительства // Вестник МГСУ. 2012. № 1. С. 133–137.

**O.F. Shahov**

## **THE RETROSPECTIVE ANALYSIS OF DEVELOPMENT OF STATE- PRIVATE PARTNERSHIP IN SPHERE OF ROAD BUILDING**

At present, it is necessary to use concession bases of development of national transport systems more widely considering the importance of road building, and also that fact that interests of the state and managing subjects – participants of investment building activity have differently directed vectors.

**Key words:** road building, concessions, the organization of road building, regulating influences, the private-state partnership.

## Reference

1. Berestov A.P. *Teorija i praktika gosudarstvenno-chastnogo partnerstva*. Ekaterinburg, In-t jekonomiki, UrO RAN, 2008, 168 p.
2. Kabashkin V.A., Kozlovskij M.A. *Brending v sfere gosudarstvenno-chastnogo partnerstva*. Moscow, Mezhdunarodnyj Innovacionnyj centr, 2010, 1 12 p.
3. Varnavskij V.G., Korolev V.A. *Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: teorija i praktika*, Moscow, Izd. dom Gos. un-ta Vyssh. shk. Jekonomiki, 2010, 284 p.
4. Kabashkin V.A. *Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: mezhdunarodnyj opyt i rossijskie perspektivy*. Moscow, Mezhdunar. Innovacionnyj Centr, 2010. 575 p.
5. Zvorykina Ju.V. *Metodologicheskie osnovy i mehanizmy upravlenija koncessijami v Rossii*. Moscow, In-t makrojekon. issled., 2003. 45 p.
6. Asaul N.A. *Teorija i metodologija institucional'nyh vzaimodejstvij sub" ektov investicionno-stroitel'nogo kompleksa*. Sankt-Peterburg, Sankt-Peterburgskij universitet jekonomiki i finansov, 2006. 39 p.
7. Brusser P.A. *Primenenie modelej stohasticheskoj dinamiki v reshenii zadach risk-menedzhmenta v sfere investicij*. Sankt-Peterburg, Sankt-Peterburgskij gosudarstvennyj universitet, 2005. 20 p.

8. Varnavskij V.G. *Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: [v 2 t.]*. Moscow, IMJeMO RAN, 2009. 312 p., 192 p.
9. Vilisov M.V. *Uchastie negosudarstvennyh organizacij v processe prinjatija politicheskikh reshenij*. Moscow, Akademija truda i social'nyh ot-noshenij, 2004. 28 p.
10. Duhanina E.V. *Osnovnye napravlenija formirovanija sistemy upravlenija investicionnym processom v dorozhno-stroitel'nom komplekse*. Penza, Izd-vo PGUAS, 2007, 123 p.
11. Zvorykina Ju.V. *Gosudarstvennye i municipal'nye koncessii v Rossii*. Moscow, Sovrem. jekonomika i pravo, 2002, 190 p.
12. Kabashkin V.A. *Formirovanie i razvitie partnerskikh otnoshenij gosudarstva i predprinimatel'skikh struktur v Rossijskoj Federacii*. Moscow, Mosk. mezhdunarod. vyssh. shkola biznesa «MIRBIS», 2007. 45 p.
13. Klepikov V.P. *Metodologija kompleksnogo razvitija transportnyh sistem v proektah vzaimodejstvija zheleznodorozhnogo i morskogo transporta*. Moscow, Mosk. gos. un-t putej soobshh. (MIIT) MPS RF, 2007, 48 p.
14. Sosna S.A. *Koncessionnye soglashenija: Teorija i praktika*. Moscow, Nestor Akademik Pablisherz, 2002. 251 p.
15. Surovceva O.B. *Ocenka jeffektivnosti gosudarstvenno-chastnogo partnerstva po dogovoram konces-sii v sfere zheleznodorozhnogo transporta*. Sankt-Peterburg, Peterburgskij gosudarstvennyj universitet putej soobshhenija, 2002, 27 p.
16. Kabashkin. V.A., Nersesjan L.G. *Finansovyj krizis i*



*perspektivy gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Soedinennyh Shtatah Ameriki i Kanade*. Moscow, Mezhdunarodnyj Innovacionnyj Centr, 2010, 128 p.

17. Sborshikov S.B. *Teoreticheskie zakonomernosti i osobennosti organizacii vozdejstvij na investicionno-stroitel'nuju dejatel'nost'* [Theoretical laws and features of the organisation of influences on investment-building activity]. *Vestnik MGSU* [Proceedings of the Moscow State University of Civil Engineering], no 2, 2009, Pp. 183–187.

About author: **Shahov Oleg Fedorovich** – Ph.D., Deputy Governor of Tula Region, **Administration of Tula Region**, tous2004@mail.ru.

For citation: Shahov O.F. *Retrospektivnyj analiz razvitiya gosudarstvenno-chastnyh partnerstv v sfere dorozhnogo stroitel'stva* [The retrospective analysis of development of state-private partnership in sphere of road building]. *Vestnik MGSU* [Proceedings of the Moscow State University of Civil Engineering], 2012, no 1, Pp. 133–137.

© Шахов О.Ф., 2011