

**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=70365079](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=70365079)  
SelfPub; 2024*

**Аннотация**

В настоящее время, учитывая значение дорожного строительства, а также тот факт, что интересы государства и хозяйствующих субъектов – участников инвестиционно-строительной деятельности имеют разнонаправленные векторы, необходимо более широко использовать концессионные основы развития национальных транспортных систем.

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

*Вестник МГСУ. – 2011. – № 8*

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

*О.Ф. Шахов*

*O.F. Shahov*

*Заместитель губернатора Тульской области*

*В настоящее время, учитывая значение дорожного строительства, а также тот факт, что интересы государства и хозяйствующих субъектов – участников инвестици-*

*онно-строительной деятельности имеют разнонаправленные векторы, необходимо более широко использовать концессионные основы развития национальных транспортных систем.*

*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.*

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 важней-

шего 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 финансовой 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 том числе 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 века, и в начале 90-х годов XX века концепция государственно-частного партнерства снова привлекла к себе внимание во всем мире.

В восьмидесятые годы прошлого столетия существенно увеличилось количество партнерских проектов в области транспортного 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 терри-

ториях 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 годах дало основной толчок к развитию государственно-частных 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. То есть 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 финансо-

вой 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.

РФИ 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. £. Ежегодно заключается до 80 новых соглашений. По данным британского правительства, такие проекты обеспечивают 17 % экономии для бюджета страны.

В 1990-х годах 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 дости-

жение 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 века.

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. Брусера, В.Г. Варнавского, М.В. Вилисова, Е.В. Духаниной, Ю.В. Зворыкиной, В.А. Кабашкина, Н.Е. Калашник, В.П. Клепикова, И.Е. Левитина, С.А. Рожковой, С.А. Сосны, О.Б. Суровцевой, 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 другие.

## **Литература**

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: Международный Инновационный центр, 2010. 112 с.

3. Варнавский В.Г., Королев В.А. Государственно-частное партнерство: теория и практика: учебное пособие. – 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. Инновационный Центр, 2010. 575 с.

5. Зворыкина Ю.В. Методологические основы и механизмы управления концессиями в России: автореферат дис.... доктора экономических наук: 08.00.05. – М: Ин-т макроэкон. исслед., 2003. 45с.

6. Асаул Н.А. Теория и методология институциональных взаимодействий субъектов инвестиционно-строительного комплекса: автореферат дис.... доктора экономических наук: 08.00.05. – СПб: Санкт-Петербургский университет экономики и финансов, 2006. 39 с.

7. Бруссер П.А. Применение моделей стохастической динамики в решении задач риск-менеджмента в сфере инвестиций: автореферат дис.... кандидата экономических наук: 08.00.13. – СПб: Санкт-Петербургский государственный университет, 2005. 20 с.

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

9. Виллисов М.В. Участие негосударственных организаций в процессе принятия политических решений: автореферат дис.... кандидата политических 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: автореферат дис.... доктора экономических наук: 08.00.05. – М: Моск. междунар. высш. школа бизнеса "МИРБИС", 2007. 45с.

13. Клепиков В.П. Методология комплексного развития транспортных систем в проектах взаимодействия железнодорожного и морского транспорта: автореферат дис.... доктора технических 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 Паблишерз, 2002. 251 с.

15. Суровцева О.Б. Оценка эффективности государственно-частного партнерства по договорам концессии в сфере железнодорожного транспорта: автореферат дис.... кандидата экономических наук: 08.00.05. – СПб: Петербургский государственный университет путей сообщения, 2002. 27 с.

16. Кабашкин. В.А., Нерсисян Л.Г. Финансовый кризис и перспективы государственно-частного партнерства в Со-

единенных Штатах Америки и Канаде. – М: Международный Инновационный Центр, 2010. 128 с.

17. Сборщиков С. Б. Теоретические закономерности и особенности организации воздействий на инвестиционно-строительную деятельность // Вестник МГСУ № 2. М.: МГСУ, 2009. С. 183187.

## **Literature**

1. Berestov A.P. Teorija i praktika gosudarstvenno-chastnogo partnerstva. – Ekaterinburg: In-t jekonomiki, UrO RAN, 2008. 168 s.

2. Kabashkin V.A., Kozlovskij M.A. Brending v sfere gosudarstvenno-chastnogo partnerstva. – М: Mezhdunarodnyj Innovacionnyj centr, 2010. 1 12 s.

3. Varnavskij V.G., Korolev V.A. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: teorija i praktika: uchebnoe posobie. – М: Izd. dom Gos. un-ta Vyssh. shk. Jekonomiki, 2010. 284 s.

4. Kabashkin V.A. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: mezhdunarodnyj opyt i rossijskie perspekti-vy. – М: Mezhdunar. Innovacionnyj Centr, 2010. 575 s.

5. Zvorykina Ju.V. Metodologicheskie osnovy i mehanizmy upravlenija koncessijami v Rossii: avtore-ferat dis.... doktora jekonomicheskikh nauk: 08.00.05. – М: In-t makrojekon. issled., 2003. 45 s.

6. Asaul N.A. Teorija i metodologija institucional'nyh

vzaimodejstvij sub" ektov investicionno-stroitel'nogo kompleksa: avtoreferat dis.... doktora jekonomicheskikh nauk: 08.00.05. – SPb: Sankt-Peterburgskij universitet jekonomiki i finansov, 2006. 39 s.

7. Brusser P.A. Primenenie modelej stohasticheskoy dinamiki v reshenii zadach risk-menedzhmenta v sfere investicij: avtoreferat dis.... kandidata jekonomicheskikh nauk: 08.00.13. – Spb: Sankt-Peterburgskij gosudarstvennyj universitet, 2005. 20 s.

8. Varnavskij V.G. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: [v 2 t.]. – M: IMJeMO RAN, 2009. 312 s., 192 s.

9. Vilisov M.V. Uchastie negosudarstvennyh organizacij v processe prinjatija politicheskikh reshenij: avtoreferat dis.... kandidata politicheskikh nauk: 23.00.02. – M: Akademija truda i social'nyh otnoshenij, 2004. 28 s.

10. Duhanina E.V. Osnovnye napravlenija formirovanija sistemy upravlenija investicionnym processom v dorozhno-stroitel'nom komplekse. – Penza: Izd-vo PGUAS, 2007. 123 s.

11. Zvorykina Ju.V. Gosudarstvennye i municipal'nye koncessii v Rossii. – M: Sovrem. jekonomika i pravo, 2002. 190 s.

12. Kabashkin V.A. Formirovanie i razvitie partnerskikh otnoshenij gosudarstva i predprinimatel'skikh struktur v Rossijskoj Federacii: avtoreferat dis.... doktora jekonomicheskikh nauk: 08.00.05. – M: Mosk. mezhdunarod. vyssh. shkola biznesa «MIRBIS», 2007. 45 s.

13. Klepikov V.P. Metodologija kompleksnogo razvitija transportnyh sistem v proektah vzaimodejstvija zheleznodorožhnogo i morskogo transporta: avtoreferat dis.... doktora tehničkih nauk: 05.22.01. – M: Mosk. gos. un-t putej soobshh. (MIIT) MPS RF, 2007. 48 s.
14. Sosna S.A. Koncessionnye soglashenija: Teorija i praktika. – M: Nestor Akademik Pabliherz, 2002. 251 s.
15. Surovceva O.B. Ocenka jeffektivnosti gosudarstvenno-chastnogo partnerstva po dogovoram koncessii v sfere zheleznodorožhnogo transporta: avtoreferat dis.... kandidata jekonomičkih nauk: 08.00.05. – SPb: Peterburgskij gosudarstvennyj universitet putej soobshhenija, 2002. 27 s.
16. Kabashkin. V.A., Nersesjan L.G. Finansovyj krizis i perspektivy gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Soedinennyh Shtatah Ameriki i Kanade. – M: Mezhdunarodnyj Innovacionnyj Centr, 2010. 128 s.
17. Sborshikov S. B. Theoretical laws and features of the organisation of influences on investment-building activity// Vestnik MGSU № 2. M: MGSU, 2009. With. 183–187.

*Ключевые слова* 1. Дорожное строительство; 2. Концессии; 3. Организация дорожного строительства; 4. Регулирующие воздействия; 5. Частно-государственные партнерства.

*Key words* 1. Road building; 2. Concessions; 3.

*The organization of road building; 4. Regulating influences; 5. The private-state partnership.*

*e-mail авторов: tous2004@mail.ru  
(кафедра ТОУСМГСУ)*

*Рецензент: Сборщиков С.Б., к.т.н., профессор кафедры  
ТОУСМГСУ*