

**ПРИМЕНЕНИЕ МОДЕЛИ
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО
ПАРТНЕРСТВА К ПРОЕКТАМ
ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
СИСТЕМ**

Н. А. Журавлева, Н. В. Баталова
Петербургский государственный университет путей
сообщения Императора Александра I
(Санкт-Петербург, Россия)

**USING OF THE STATE-PRIVATE PARTNERSHIP
MODEL TO PROJECTS OF HIGH-SPEED
TRANSPORT SYSTEMS**

N. A. Zhuravleva, N. V. Batalova
Emperor Alexander I
Petersburg State Transport University
(St. Petersburg, Russia)

Комплексная оценка проекта должна отражать оценку его экономической эффективности и финансовой состоятельности. Именно эти процедуры отражаются на схеме его финансирования.

Источники финансирования инвестиционных проектов традиционно делят на собственные, привлеченные и заемные.

В практике финансирования проектов развития высокоскоростных транспортных систем, в частности железнодорожного транспорта, используются следующие основные формы:

1. Прямое субсидирование.
2. Инфраструктурные облигации.
3. Государственно-частное партнерство (далее – ГЧП).
4. Продажа дочерних и зависимых обществ.
5. Продажа акций ОАО «РЖД».
6. Заемное финансирование.

ГЧП – форма взаимодействия государства и частных компаний для решения социально-экономических задач и

достижения целей, интересных обеим сторонам. Принципы ГЧП применяются, в первую очередь, по отношению к реализации инвестиционных проектов в капиталоемких отраслях национальной экономики, за развитие которых должно отвечать государство.

Рассмотрим в качестве примера три реализованные и эффективно действующие схемы развития железнодорожного транспорта на основе ГЧП.

1. Строительство и финансирование высокоскоростной магистрали. Линия LGV Perpignan-Figueres между Францией и Испанией является высокоскоростной магистралью протяженностью 44 км. Она была построена усилиями консорциума частных предприятий, с которыми был заключен договор концессии на 53 года. Согласно данному договору концессионер принимает на себя финансовые риски в обмен на право взимания платы с пассажиров и за грузоперевозки. Государственный и частный сектор вложили по 1.1 млрд. евро. Линия была сдана в эксплуатацию в декабре 2010.

2. Специальные железнодорожные концессии. Железнодорожные перевозки зачастую являются наиболее экономичным способом транспортировки продуктов горнодобывающей промышленности оптовым или конечным потребителям, поэтому добывающие компании заинтересованы в инвестициях в железнодорожную инфраструктуру. Подобные компании получают финансовую прибыль от обеспечения собственных транспортных нужд, а также от предоставления, например, подвижного состава другим транспортным компаниям.

В Китае примером такой компании, которая финансирует железные дороги с целью транспортировки собственных продуктов горнодобывающей отрасли, является ShenhuaGroup. Компания владеет и эксплуатирует девять железнодорожных линий общей протяженностью 1765 км, еще 313 км железной дороги строятся в настоящее время. В 2013 году железные дороги, принадлежащие ShenhuaGroup, перевезли более 200 млрд. тонн/км.

3. Малозагруженные региональные железные дороги. В Японии железнодорожные линии с малой загрузкой находятся в эксплуатации у компаний так называемого «Третьего Сектора»,

которые принадлежат совместно государственному и частному сектору (местные общины владеют половиной или 2/3 активов, а частные инвесторы обладают правом собственности на остаток). Как правило, сами железнодорожные перевозки умеренно прибыльны, но не могут обеспечить крупных капиталовложений, в отличие от государственного инвестора. В тех случаях, когда перевозки не покрывают расходы, государственный партнер предоставляет субсидии, чтобы сделать их более привлекательными.

Распространенными способами ГЧП также являются:

1. Привлечение капитала в обновление подвижного состава (например, лизинг).
2. Использование железнодорожных активов (коммерческое использование зданий и помещений, принадлежащих железной дороге и пр.).
3. Полоса отвода. Полосы отвода используются для различных видов инженерных сетей – коммуникаций, электроснабжения, водопроводов.
4. Недвижимость (развитие частными предприятиями жилищных и коммерческих строительных проектов рядом с объектами железнодорожной инфраструктуры).
5. Привлечение капитала с финансовых рынков (долговые обязательства и выпуск акций).
6. Концессионные контракты.
7. Франшизы.

Таким образом, ГЧП рассматривается как концепция, позволяющая использовать ресурсы частного сектора для развития инфраструктуры высокоскоростных транспортных систем, повысить качество и увеличить объем общественных услуг и избавить государство от специфических рисков, связанных с выполнением проектов.

Сведения об авторах:

Журавлева Наталья Александровна, zhuravleva_na@mail.ru
Баталова Наталья Владимировна, natalyabatalova@yandex.ru

Information about authors:

Natalia A. Zhuravleva, zhuravleva_na@mail.ru
Natalia V. Batalova, natalyabatalova@yandex.ru