

**Секция «7. Развитие управленческого потенциала в инновационной экономике»**

**Государственно-частное партнерство в городе федерального значения (на примере Санкт-Петербурга)**

***Елесина Мария Владимировна***

*Студент*

*Финансовый университет при Правительстве РФ, Государственное и муниципальное управление, Москва, Россия*

*E-mail: masha-elka@list.ru*

*Научный руководитель*

*к. э. н. Бутова Татьяна Витальевна*

1. В современных социально-экономических условиях весьма актуальным является рассмотрение вопросов взаимодействия государства и бизнеса в рамках государственно-частного партнерства. В настоящее время правительство Российской Федерации предлагает сделать государственно-частное партнерство (ГЧП) одним из важнейших инструментов реализации масштабных проектов в России. На Красноярском экономическом форуме, состоявшемся в феврале 2013 года, Председатель правительства Российской Федерации Дмитрий Анатольевич Медведев призвал активнее использовать механизм ГЧП при реализации инфраструктурных проектов.

2. В соответствии с разработанной Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года механизмы и модели ГЧП рассматриваются как одно из приоритетных и эффективных направлений социально-экономического развития Российской Федерации. В связи с этим необходимо рассмотрение нормативно-правового обеспечения, изучение практического опыта сотрудничества власти и бизнеса, разработка предложений и рекомендаций по совершенствованию механизмов, методов и моделей государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов.

3. Северной столице удалось стать лидером среди российских регионов в сфере ГЧП за счет комбинации целого ряда благоприятных обстоятельств. В их числе и наличие политической воли, и сотрудничество с Мировым банком – его эксперты неоднократно приезжали в Петербург, делились опытом, давали рекомендации как по поводу формирования городского законодательства о ГЧП, так и непосредственно при реализации проектов.

4. Сейчас на территории Санкт-Петербурга основными применимыми нормативно-правовыми актами в сфере ГЧП являются федеральный закон №115 от 21 июля 2005 года «О концессионных соглашениях» и закон Санкт-Петербурга №627-100 от 20 декабря 2006-го «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах». В соответствии с ними к применению допустимо концессионное соглашение (именно на его основе реализуется проект Западного скоростного диаметра), а также 11 различных моделей соглашений о ГЧП: ВОТ (строительство – управление – передача), РОТ (реконструкция – управление – передача), ВТО (строительство – передача – управление), РТО (реконструкция – передача – управление), ВОО (строительство – владение – управление), ROO (реконструкция – владение – управление), BOOT (строительство –

владение – управление – передача), ДВТО (проектирование – строительство – передача в собственность города – эксплуатация) и другие.

5. Санкт-Петербург первым в России создал свою нормативно-правовую базу для ГЧП, приняв упомянутый закон, в котором был учтен и мировой опыт, и особенности российского законодательства. Формы участия Петербурга в государственно-частных партнерствах закон определяет в таком виде, который, во-первых, понятен иностранным инспекторам и соответствует мировой практике, а во-вторых, позволяет органам исполнительной власти и инвесторам определить возможные модели взаимодействия. Важно, что этот перечень форм ГЧП – не исчерпывающий, и в случае необходимости правительство города имеет право принимать нормативно-правовые акты, утверждающие иные формы ГЧП. Например, этой возможностью оно воспользовалось, издав постановления о форме участия Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах: №392 от 16 апреля 2008 года, №81 от 27 января 2011-го и №82 от 28 января 2011 года. Важно, что закон устанавливает компетенцию исполнительных органов городской государственной власти при реализации ГЧП-проектов: по сути, это дополнительная гарантия того, что проект состоится.

6. В двух постановлениях правительства Санкт-Петербурга от 31 марта 2009 года (№346 и №347) описывается подробный алгоритм взаимодействия различных органов исполнительной власти при реализации проектов ГЧП на всех этапах. Внятность и прозрачность алгоритма тоже, безусловно, работают на успешность начинаний.

7. Создатели закона обеспечили ему еще одно неоспоримое достоинство, постаравшись максимально полно гармонизировать его положения с действующим законодательством. В частности, риски, связанные с предоставлением земельных участков в соответствии с положениями Земельного кодекса РФ и постановлением правительства РФ №808 от 11 ноября 2002 года «Об организации и проведении торгов по продаже находящихся в государственной или муниципальной собственности земельных участков или права на заключение договоров аренды таких земельных участков», были снижены за счет конструкции «совмещенного конкурса», когда конкурсы на отбор инвестора по проекту и на предоставление земельного участка проводятся в рамках единой процедуры, полностью соответствующей требованиям федерального законодательства.

8. Строительство платной скоростной автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» (ЗСД) является одним из важнейших направлений развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. ЗСД - стратегический инвестиционный проект городского и федерального значения, позволяющий решить важнейшие транспортные задачи и проблемы Санкт-Петербурга, создавая кратчайшую круглосуточную связь между южными, центральными и северными районами города.[1]

9. На новую магистраль будут переключены транзитные транспортные потоки, что существенно увеличит пропускную способность улично-дорожной сети города, позволит разгрузить от автотранспорта исторический центр Санкт-Петербурга, улучшит экологическую ситуацию. В составе автомагистрали ЗСД, протяженность которой по основному ходу составляет 46,6 км, можно выделить три участка – Южный, Центральный и Северный.[2]

10. Тарифы на проезд на данном участке зависят от класса транспортного средства и времени суток и составляют от 10 рублей (для легковых автомобилей ночью) до 100 рублей (для четырехосных транспортных средств днем) за одну поездку. Пла-

та проезда осуществляется наличными денежными средствами, банковскими картами и электронными средствами оплаты – с помощью бесконтактных смарт-карт (БСК) и специальных устройств – транспондеров, обеспечивающих автоматическую оплату проезда без участия водителя и кассира-оператора.[2]

11. Строительство Центрального участка и дальнейшая платная эксплуатация всей трассы ЗСД осуществляется по схеме государственно-частного партнерства (ГЧП) в соответствии с Законом Санкт-Петербурга от 25.12.2006 г. №627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах». По результатам открытого Конкурса осуществлять эти функции (строительство Центрального участка и платная эксплуатация всей трассы ЗСД) будет Партнер - открытое акционерное общество «Магистраль северной столицы» (консорциум компаний ОАО «Банк ВТБ» (Россия), ОАО «Газпромбанк» (Россия), GPB Infrastructure Projects Limited (Кипр), Astaldi S.p.A. (Италия), IC Ictas Insaat Sanayi ve Ticaret A.S. (Турция), Mega Yapı Insaat ve Ticaret Ltd. Sti. (Турция).[2]

12. Стоимость проекта составляет 212 миллиардов 700 миллионов рублей, из которых 108 миллиардов – средства инвесторов, 71,2 миллиарда – инвестиционного фонда, 33,5 миллиарда рублей – средства бюджета города. [3]

24 июля 2009 года Правительство России приняло решение о сокращении объёма средств, выделяемых из Инвестиционного фонда РФ на строительство Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, на 20,5 млрд рублей составил 50,7 млрд руб., а средства, выделяемые бюджетом региона, увеличены с 33,6 до 54,1 млрд руб. Финансирование со стороны инвестора увеличено незначительно – на 1 млрд руб. и составит 107,863 млрд руб.

13. При резком увеличении темпов годовой инфляции индексация цен на конечную продукцию может привести к сокращению реальных доходов населения. Соответствующее падение потребительского спроса может негативно отразиться на финансовых результатах ОАО «ЗСД», а также возможно привести к замедлению окупаемости инвестиционного проекта. Монетарные органы власти РФ в настоящее время принимают меры по сдерживанию темпов инфляции.

### Литература

1. Информационный меморандум облигаций ОАО «Западный скоростной диаметр», февраль 2012 Сайт[URL]:[http://www.whsd.ru/pdf/info\\_mem\\_03-05.pdf](http://www.whsd.ru/pdf/info_mem_03-05.pdf)
2. Администрация Санкт-Петербурга // Строительство Западного скоростного диаметра Сайт[URL]:[http://gov.spb.ru/gov/terr/reg\\_kirovsk/stroitelstvo-v-rajone/stroitelstvo-zapadnogo-skorostnogo-diametra/](http://gov.spb.ru/gov/terr/reg_kirovsk/stroitelstvo-v-rajone/stroitelstvo-zapadnogo-skorostnogo-diametra/)
3. Проект концессионного соглашения на строительство ЗСД готов // Петербургская интернет-газета «Фонтанка.ру». Сайт[URL]:<http://www.fontanka.ru/2008/06/10/026/print.html>