



А. А. ЖУРБИН,
генеральный директор АО «Институт «Стройпроект»

ГЧП В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Одним из ключевых событий в программе III ежегодной конференции «Транспортная инфраструктура Санкт-Петербурга и Ленинградской области» (8 ноября 2016 г.) стал Круглый стол «Реализация транспортных проектов с привлечением частных инвесторов и федерального финансирования». Кроме двух субъектов Федерации, которые выступали здесь в роли «принимающей стороны», успешно реализованные и некоторые перспективные разработки этого направления показали Хабаровский и Пермский края, Новосибирская область, Республика Удмуртия. Следует отметить, что к большинству из них самое прямое отношение имеет Инженерная группа «Стройпроект». Выступление генерального директора Алексея Журбина, благодаря его глубокому знанию проблематики, вызвало живой интерес аудитории. В этой связи редакция журнала публикует текст его доклада.

На сегодняшний день Инженерная группа «Стройпроект» является крупнейшей компанией в своем сегменте отечественного рынка инжиниринговых услуг. Она оказывает полный комплекс услуг по разработке проектов и управлению проектированием различных объектов транспортной инфраструктуры, выполняет функции строительного контроля.

К настоящему времени у группы накоплен богатый опыт проектирования платных автомобильных дорог. В проектах, реализуемых на основе государственно-частного партнерства (ГЧП) Стройпроект участвует уже не только как разработчик проектной документации, но и в качестве консультанта по сопровождению ГЧП проектов. Начало работы в этом направлении пришлось на 2004 г. и было связано с предстоящим строительством Западного скоростного диаметра (ЗСД), всю проектную подготовку которого город поручил коллективу Института. Как известно, южный и северный участки ЗСД уже эксплуатируются на платной основе, а центральный находится в завершающей стадии строительства. Сквозное движение по всей трассе диаметра планируется открыть до конца текущего года. Среди петербургских объектов следовало бы назвать и Орловский тоннель, где Институт также был задействован как генпроектировщик. И хотя эта концессия по ряду причин не состоялась, в коллек-



www.stpr.ru

ОТ АВТОРА

тиве его продолжают считать чрезвычайно важной вехой. Не так давно завершено градостроительное обоснование прокладки широтной скоростной магистрали в створе улиц Фаянсовая — Зольная с мостом через Неву. По своему транспортному значению эта дорога не уступает ЗСД, и есть уверенность, что для Северной столицы она станет следующим знаковым проектом.

В рамках концессионного проекта строительства скоростной платной автомагистрали М-11 «Москва — Санкт-Петербург» компания разрабатывает рабочую документацию и осуществляет строительный контроль на разных участках. Среди «подмосковных» работ Стройпроекта в области ГЧП-проектов, прежде всего, следует отметить участок трассы М-1 «Беларусь» км 33 — км 84, где Институт разрабатывал все стадии проектной документации, и строительство нового выхода на МКАД (на обходе Одинцова), где Стройпроект осуществлял функции технического эксперта.

Особое место принадлежит «пилотному» проекту по гармонизации норм РФ с зарубежными нормами при проектировании платных участков автодороги М-4 «Дон». Впервые в России проектные решения разрабатывались параллельно в двух вариантах — на основании российских норм и норм Федеративной Республики Германии. В 2014 г. Институт по заказу ОАО «Центральный мост» (г. Новосибирск) приступил к разработке проекта мостового перехода через р. Обь в створе ул. Ипподромской в г. Новосибирске. Здесь, помимо обязанностей генерального проектировщика, на специалистов компании было возложено формирование финансовой и правовой моделей (последняя разрабатывалась в сотрудничестве с московским филиалом известной юридической фирмы Herbert Smith Freehills).

Также Институт принимал участие в конкурсе на строительство мостового перехода через реку Лену, но в 2015 году этот концессионный проект был заморожен. В настоящее время китайские инвесторы проявляют к нему интерес.

В 2013 г. стартовала и сегодня продолжается работа над проектом транспортного обхода Хабаровска.

Для субъектов РФ каждое подобное начинание оборачивается двойной пользой, гарантируя наряду с решением наиболее важных инфраструктурных вопросов реальный приток дополнительных инвестиций.

В 2007 г. в составе российской делегации под руководством министра транспорта И. Е. Левитина мне довелось побывать в Париже. Целью визита было изучение европейского опыта государственно-частного партнерства в сфере строительства и эксплуатации платных автомобильных дорог. В ходе пресс-конференции кто-то из российских журналистов задал вопрос министру транспорта Франции Доминику Бассеро о том, каково его отношение к проектам ГЧП. Министр честно ответил: «Если у вас есть деньги в бюджете — никогда не занимайтесь проектами ГЧП, потому что это так непросто! Но если у вас денег нет, вы вынуждены этим заниматься и другого способа я не вижу. Тогда нам было трудно понять его слова. Сегодня же в России настало такое время, что без привлечения внебюджетных средств невозможно реализовывать инфраструктурные проекты. Особенно это важно для регионов...»



Однако, как показывает практика, без желания главы региона реализовать такой проект, ничего не получится. Кроме этого, необходимо наличие профессиональной команды и своего рода драйверов самой идеи, то есть личностей, готовых и способных ее продвигать. В Санкт-Петербурге, на-

пример, ими стали Юрий Вячеславович Молчанов и Игорь Александрович Лукьянов. Именно они год за годом продвигали идею реализации ЗСД. Наличие таких людей и квалифицированной команды в целом очень важно. В Петербурге ситуация в этом плане идеальная, так как имеется не просто команда единомышленников, а целая структура — комитет по инвестициям. В регионах же зачастую отсутствуют не только специальные комитеты, но нет и специалистов, которые владеют вопросами ГЧП. Непременное условие для субъектов РФ, которые планируют реализовывать проекты ГЧП, — это подготовка специалистов, которые бы имели предметное представление о механизмах ГЧП и могли разбираться в вопросах законодательства и в терминологии, понимали, как складывается оптимальное для проекта распределение долей государственного и частного финансирования.



Однако и при выполнении этих условий как федеральные, так и региональные ГЧП-проекты не застрахованы от провала, так как во многом зависят от внешних факторов.

Прежде всего, это — экономическая ситуация в стране. Так, и Новосибирск, и Хабаровск переживали полный крах финансовых моделей ГЧП-проектов в тот момент, когда ключевая ставка поднялась с 10,5 до 17%. И только когда она вновь опустилась до 10,5%, финансовые модели заработали в обоих регионах.

Региональные проекты напрямую зависят от ситуации, связанной со сменой руководства регионов. Как правило, когда меняется руководство — меняются и приоритеты. Чтобы не отпугивать инвесторов, этот вопрос должен быть как-то юридически закреплён. К примеру, в концессионном соглашении можно прописать ответственность публичного партнера за продолжение проекта.

Еще один барьер, который тормозит процесс развития региональных ГЧП-проектов — вопрос распределения рисков между частным и публичным партнером. Сегодня, когда ГЧП-проекты в России еще только делают первые шаги, инвесторов надо привлекать мягкими условиями. И только когда Россия накопит достаточный опыт в этом вопросе, ГЧП станет привычным механизмом, земельные вопросы и вопросы организации движения будут более упорядочены, только тогда большую часть рисков можно перекладывать на концессионеров. Хотя, в столице уже и сегодня есть такой проект — Дублер Кутузовского проспекта, где инвестор взял на себя риски трафика.

В числе проблемных моментов следует также отметить и неравенство финансовых возможностей регионов. Где-то может попросту не хватать средств не только для подготовки конкурса, но и для того, чтобы начать проектировать. В этом случае вполне уместна модель, при которой регион делает только первоначальную проработку, а проектировать уже будет концессионер. Но тогда проекты, находящиеся на стадии обоснования инвестиций нельзя сравнивать с проектами с высокой степенью готовности, так как последние всегда будут выигрывать, особенно, если они уже получили положительное заключение экспертизы. Однако по поводу заключения экспертизы тоже возникает вопрос — как попасть в федеральную экспертизу, не имея источника федерального финансирования?

И, в заключение, о методике отбора концессионных проектов. Есть положительный момент в том, что она, наконец, появилась, однако требует доработки. В соответствии с методикой необходимо получить заключения технического и финансового экспертов, но при этом есть требования прохождения ТЦА (технический и ценовой аудит). И ТЦА, и технический эксперт — это дублирование затрат на одно и то же. ■