

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ СОДЕРЖАНИЯ ЗА СЧЕТ ПРИМЕНЕНИЯ МЕХАНИЗМОВ ГЧП

Обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения законодательно закреплено за исполнительными органами власти регионов. Такая дорожная деятельность осуществляется за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации и иных предусмотренных законодательством Российской Федерации источников финансирования. Ответственные органы власти чаще всего вынуждены ежегодно проводить конкурсы на осуществление работ по содержанию автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и искусственных сооружений, расположенных на таких объектах.

А. А. Шайхутдинова, директор финансового департамента, Агентство ПМА



Предельный размер денежных затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог в регионах определяется ответственным органом власти с учетом федеральных нормативов и необходимости приведения транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог в соответствие с требованиями технических регламентов. Однако на практике в ряде регионов затраты бюджета в годовом исчислении покрывают нормативно установ-

ленные затраты только на 20–40%, обеспечивая выполнение лишь самых востребованных мероприятий. Участники конкурса вынуждены подстраиваться под ценовые условия, зачастую пренебрегая качеством содержания дорог. Даже при адекватных расценках бюджет оканчивается ограниченным в возможностях получением дополнительных выгод от снижения цены (согласно статистике, средний понижающий коэффициент победителя — 1%). Повышения уровня содержания автомобильных дорог можно до-

стичь при условии осуществления инвестиций в создание (приобретение) новых объектов недвижимого и движимого имущества, используемых для организации деятельности по содержанию автомобильных дорог. Такие инвестиции могут быть направлены на разработку песчаных карьеров, строительство асфальтобетонных заводов, закупку современной дорожной техники и прочие мероприятия, которые в конечном итоге приведут к повышению производительности труда и снижению себестоимости производимых работ. В текущей ситуации исполнители работ по содержанию дорог не заинтересованы в осуществлении капиталоемких мероприятий, так как не имеют гарантий долгосрочных договорных отношений. Поэтому для обеспечения интересов частного сектора условия предоставления инвестиций должны предусматривать возврат осуществленного финансирования, что возможно при заключении контрактов на содержание и ремонт автомобильных дорог сроком на 10–15 лет. Одной из возможных форм долгосрочного взаимодействия с частным инвестором в рамках развития дорожной деятельности в регионах может являться государственно-частное партнерство на основе концессионных соглашений. Порядок заключения концессионного соглашения регулируется федеральным законом от 21.07.2005

№ 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». Сторонами концессионного проекта будут уполномоченный орган региональной власти (концедент) и инвестор (концессионер), который будет определен по результатам открытого конкурса или рассмотрения поданной частной концессионной инициативы. Созданные объекты концессионного соглашения будут находиться в собственности публичной стороны, при этом эксплуатацию объектов будет осуществлять частный инвестор — концессионер. Объектом соглашения может являться совокупность недвижимого имущества — производственных объектов (склады, гаражи, ремонтно-механические мастерские, асфальтобетонные заводы, карьеры и прочее) и движимого имущества, непосредственно связанного с недвижимым и предназначенного для осуществления деятельности по содержанию автомобильных дорог (спецтехника). Концессионер осуществит создание объекта соглашения и в течение срока действия концессионного соглашения будет осуществлять деятельность с использованием объекта соглашения по содержанию автомобильных дорог.

Для обеспечения возвратности инвестиций концессионера концессионное соглашение должно содержать условие о долгосрочных обязательствах концессионера по содержанию автомобильных дорог по согласованным (на дату заключения концессионного соглашения) расценкам на осуществление каждого вида работ и гарантии ежегодного минимального объема работ в течение всего срока концессионного соглашения. Оплата выполненных работ концедентом будет осуществляться традиционным способом по факту выполнения концессионером работ по содержанию автомобильных дорог. Предложенный вариант реализации проекта может быть эффективным даже в условиях неизменности текущего регионального уровня затрат на содержание. Предварительные расчеты свидетельствуют об окупаемости инвестиций частного инвестора при условии снижения себестоимости работ за счет оптимизации

Таблица 1. Расчетные допущения

Капитальные затраты и сроки	500 млн рублей в ценах базового года 1 год создания Срок проекта - 15 лет
Выручка	Размер варьируется при сценарном анализе Формирует годовой размер затрат бюджета на содержание Подлежит ежегодной индексации
Операционные затраты	Объем варьируется при сценарном анализе Учитывает себестоимость выполнения работ по содержанию Определяется процентом снижения затрат от выручки для достижения эффективности
Допущения по финансированию	Кредит на 14 лет под 11,5% Целевая доходность акционеров - 15%

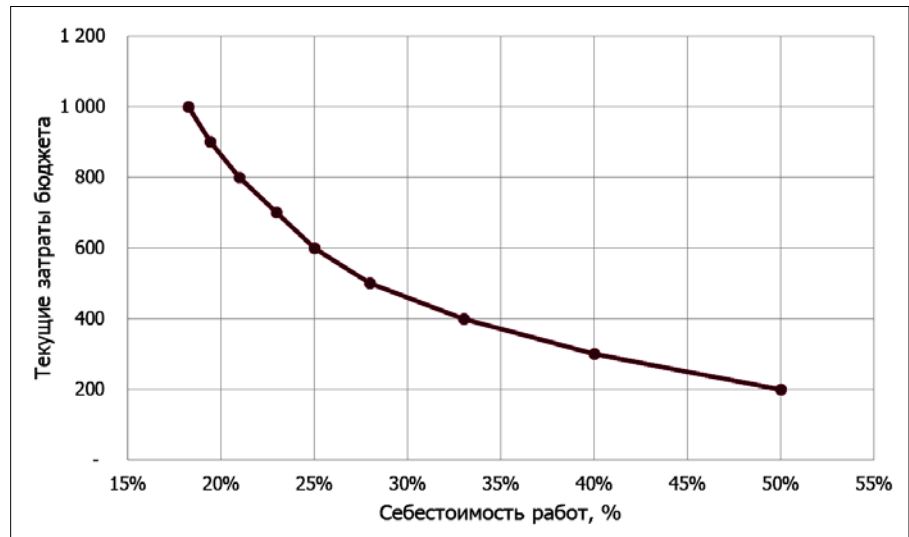


Рисунок 1. Зависимость текущих затрат бюджета и себестоимости работ

производственных процессов. Для оценки экономических результатов была построена финансовая модель, отражающая операции по содержанию автомобильных дорог, с учетом допущений (таблица 1). Эффективность инвестиций оказалась зависимой от стоимости программы содержания: чем выше текущий уровень затрат на содержание, тем меньшее снижение себестоимости должны обеспечивать мероприятия капитального характера (рисунок 1). Так, при ежегодных затратах бюджета на содержание дорог в 200 млн рублей для обеспечения окупаемости вложенных инвестиций себестоимость выполняемых работ должна составлять 50% от цены контракта на содержание. А в случае ежегодных затрат в 1 млрд рублей для возврата инвестиций потребуется менее значительное отклонение себестоимости от цены контракта (18%). Ожидается, что снижение себестоимости может быть обеспечено применением современных технологий и оборудования, а также за счет грамотного менеджмента, направленного на оптимизацию производственного процесса. Также

на практике стоимость дорожных работ, определяемая по результатам конкурса, содержит в себе доходную составляющую для обеспечения коммерческих интересов участников. Поэтому полученные результаты по соотношению стоимости контракта и себестоимости в конечном счете могут соответствовать рыночным данным, особенно в отношении более высоких ежегодных затрат бюджета. Проведенный анализ позволяет говорить о том, что структурирование дорожных проектов с применением механизмов государственно-частного партнерства может обеспечить оптимизацию объема выполняемых мероприятий без увеличения затрат бюджета. За счет сотрудничества с частным сектором дорожная деятельность может быть переведена в режим долгосрочного планирования. Использование современных технологий, закупка качественной техники и создание передовых объектов инфраструктуры в целом отразятся на отрасли дорожного хозяйства, обеспечив своевременное достижение целевых показателей в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». ■