

ПЕРВИЧНЫЙ ОТБОР ПРОЕКТОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ С ПРИМЕНЕНИЕМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Лаврентьев П.А.¹

¹*ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет», Санкт-Петербург, Россия (190005, г. Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская ул., д.4), e-mail: shoutboy@yandex.ru*

Проведен анализ существующей системы отбора проектов в разрезе системы управления инвестиционными проектами государственно-частного партнерства (ГЧП) в Российской Федерации и за рубежом. Специально для инициаторов проектов обслуживания и ремонта автомобильных дорог с применением ГЧП разработан порядок принятия решения о целесообразности применения ГЧП для рассматриваемого участка автомобильной дороги. Предложение о применении ГЧП оценивается поэтапно, учитывая настоящий уровень потребительских свойств автомобильной дороги, социально-экономический эффект а также экономический эффект для бюджета инициаторов от применения ГЧП. На этапе первичного отбора проекта производится оценка технической реализуемости проекта обслуживания и ремонта автомобильных дорог с применением ГЧП. Предложенная система отбора проектов обслуживания и ремонта автомобильных дорог с применением ГЧП позволит инициаторам проекта – публичным и частным партнерам оперативно принимать решение при выборе объекта ГЧП и снизить материально-технические затраты на проведение первичного отбора.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство (ГЧП), инвестиции, автомобильные дороги, потребительские свойства, ремонт, содержание, эксплуатация, обслуживание.

THE FIRST SELECTION OF THE REPAIR AND MAINTENANCE ROADS PROJECTS WITH USING PUBLIC-PRIVATE-PARTNERSHIP

Lavrentyev P.A.¹

¹*Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Saint-Petersburg, Russia (190005, St Petersburg, st. 2-ya Krasnoarmeyskaya, 4), e-mail: shoutboy@yandex.ru*

We have done the analysis of the current system of the project selection including in the global system management of the investment public-private-partnership (PPP) projects in Russian Federation and abroad. We developed the methodology of making decision about realization of the public-private-partnership for repair and maintenance roads. Initiation of public-private-partnership consists of some steps: current level of consumer properties of roads, socio-economic impact and budget economy from using public-private-partnership. The technical opportunity of the realization investment project are considered at the first selection of the repair and maintenance roads projects with using public-private-partnership. Our methodology brings opportunity to the members of the repair and maintenance roads projects with using PPP to make a fast and quality decision about choice of the object of public-private-partnership.

Keywords: public-private-partnership (PPP), investments, roads, consumer properties, repair, maintenance, service.

На сегодняшний день ГЧП в Российской Федерации является наиболее перспективным путем развития для различных отраслей народного хозяйства. ГЧП позволяет реализовывать крупные и социально-значимые инвестиционные проекты, которые заказчик работ (государство) в одиночку не смог бы реализовать.

Мировой опыт применения ГЧП в сфере строительства и жилищно-коммунального хозяйства показал его высокую эффективность по сравнению с формами контрактов. В Великобритании за 20 лет активного применения ГЧП удалось реализовать более 700 проектов в различных отраслях. Капитальные вложения в британские ГЧП составляют более

50 млрд фунтов стерлингов и дают до 17% экономии средств по сравнению с проектами-аналогами, введенными в эксплуатацию с помощью традиционных соглашений.

Суммарная протяженность российских автомобильных дорог составляла 1 395 669,2 км на 26 июня 2014 г. Из них доля дорог федерального значения 50 862,8 км, регионального значения 502 563,7 км, местного значения 842 242,7 км [6]. В ведении Государственной компании «Автодор», основной задачей которой является строительство и реконструкция автомобильных дорог с применением ГЧП, 2,6 тыс.км автомобильных дорог [4]. Соотношение цифр говорит о том, что ГЧП, как новый тип соглашения между государством и инвестором ещё не стал весомым в дорожном хозяйстве. Следует отметить, что в настоящее время в дорожной отрасли основные проекты ГЧП реализуются при строительстве и реконструкции дорожных объектов, объемы которого составляют 0,2% от протяженности сети дорог РФ.

В то же время около 50% магистралей нуждаются в усилении конструкций дорожных одежд [1]. Уровень потребительских свойств автомобильных дорог более чем на половине протяженности не соответствует действующим нормативам. Одной из главных причин низких потребительских свойств автомобильных дорог является несовершенство существующей контрактной системы, ориентированной на оплату дорожной деятельности по объемам выполненных работ, а не по конечному результату — обеспеченным потребительским свойствам дороги.

Анализ мирового опыта показывает, что наиболее эффективной мерой для решения задачи достижения требуемого уровня потребительских свойств автомобильной дороги в рамках ее обслуживания и ремонта является переход к ГЧП [5].

Обслуживание и ремонт автомобильных дорог с применением механизмов ГЧП производится с целью обеспечить заданный уровень потребительских свойств автомобильной дороги на период действия соглашения.

Система управления проектами ГЧП состоит из следующих этапов (рис.1):

- поиск и отбор проектов ГЧП;
- оценка рисков по проекту ГЧП;
- финансирование проекта ГЧП;
- мониторинг и контроль исполнения проектов ГЧП.



Рис.1. Структура процесса управления проектами ГЧП

Первичный отбор проектов включает в себя их оценку по (рис.2):

- технической реализуемости;
- социально-экономическому эффекту;
- эффективности ГЧП.

В рамках исследования предложено, что на этапе технической реализуемости проекта ГЧП обслуживания и ремонта автомобильной дороги идет отбор проектов по критерию соответствия стартового состояния автомобильной дороги, заявленному в требовании ОИГВ. Далее оставшиеся проекты ранжируются по критерию интенсивности дорожного движения, в связи с тем, что данный показатель оказывает ключевое влияние на социально-экономическую эффективность проекта. От интенсивности движения зависят: себестоимость пассажирских и грузовых перевозок, потери от времени грузов и пассажиров в пути, потери от вынужденных перепробегов.

Последний этап — это оценка эффективности ГЧП проектов. В данном случае рассматривается только сокращение затрат, заявленное инициаторами проектов ГЧП, в сравнении с традиционными типами соглашений ГЧП.



Рис.2. Алгоритм принятия решения о целесообразности применения ГЧП для обслуживания и ремонта автомобильных дорог на этапе инициации проекта

На этапе технической реализуемости необходимо сформировать перечень требований к потребительским свойствам автомобильной дороги [7]. На основании этих требований в дальнейшем будет произведен отбор проекта.

При реализации проектов ГЧП на обслуживание и ремонт автомобильной дороги целесообразно ставить задачу обеспечения уровня потребительских свойств автомобильной дороги на уровне новой дороги. Благодаря высокому уровню потребительских свойств участники соглашения ГЧП на обслуживание и ремонт автомобильной дороги будут исключены так называемые «риски проектирования, строительства и ввода в эксплуатацию». Данный тип рисков, рассматриваемый на этапе первичного отбора проектов ГЧП, связан с невыполнением исполнителем работ по строительству дороги требований по их качеству [2]. В случае, если данные риски не будут оценены до старта проекта, то в ходе обслуживания и ремонта объекта ГЧП возможно стихийное снижение уровня потребительских свойств, независящее от качества работ по обслуживанию и ремонту. Следствием этого будет внеплановое увеличение затрат, выходящих за рамки бюджета проекта. Чтобы исключить влияние данных рисков необходимо:

- 1) провести анализ отобранных проектов по предложенному алгоритму (рис.3);
- 2) выполнить оценку транспортно-эксплуатационных характеристик отобранных проектов с помощью метода МАДИ (оценки влияния элементов параметров и характеристик дорог на комплексный показатель их транспортно-эксплуатационного состояния) согласно ОДН 218.0.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог».

Согласно разработанному алгоритму предварительной технической оценки объектов ГЧП на обслуживание и ремонт автомобильной дороги возможно, если дорога только что построена, реконструирована или является объектом завершеного капитального ремонта. В остальных случаях необходимо оценить автомобильную дорогу на предмет соответствия геометрических и физических параметров требованиям метода МАДИ.

Также по желанию публичного госпартнера ГЧП, в первичный отбор проекта и в условия, предъявляемые к исполнителю работ, возможно, включение требований в отношении требуемых значений конкретных показателей потребительских свойств (табл.1). Данные показатели применяются в зарубежной практике ГЧП в дорожном хозяйстве, и в отечественных проектах ГЧП — ЗСД, автомагистралях ГК «Автодор» [3].

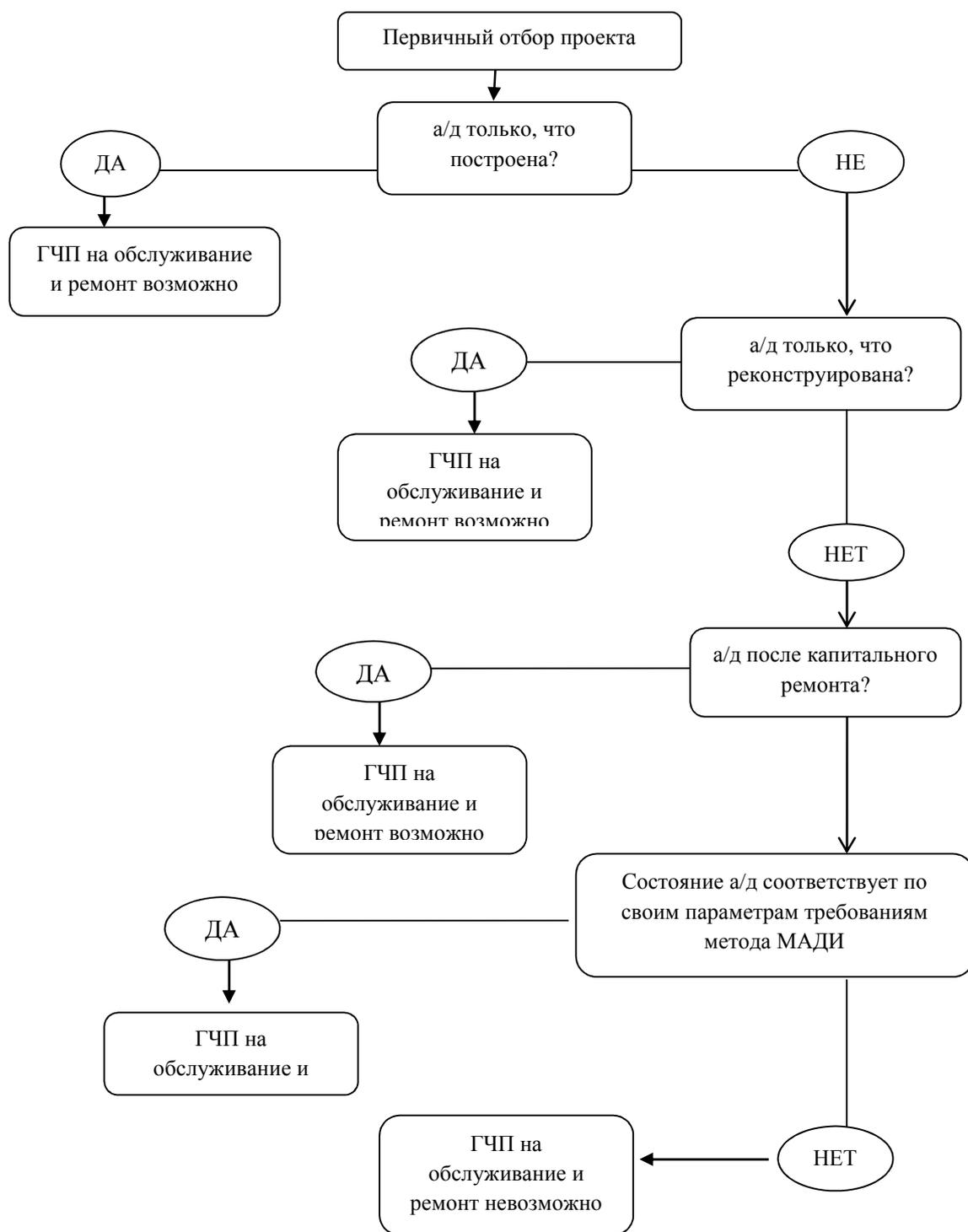


Рис.3. Алгоритм отбора проекта ГЧП на обслуживание и ремонта автомобильных дорог по критерию технической реализуемости

К характеристикам, приведенным в табл.1, возможно добавить следующие показатели: коэффициент запаса прочности дорожной одежды, продольную ровность покрытия дорожной одежды, поперечную ровность покрытия дорожной одежды, коэффициент сцепления покрытия дорожной одежды, шероховатость покрытия дорожной одежды и износ покрытия дорожной одежды.

Перечень характеристик потребительских свойств

Наименование характеристики	Обозначение
Эксплуатационный коэффициент обеспеченности расчетной скорости	Крсэ
Пропускная способность	<i>P</i>
Уровень загрузки	<i>Z</i>
Коэффициент происшествий	П
Коэффициент безопасности	Кб
Коэффициент аварийности	Ка

Разработанный порядок отбора проекта ГЧП на обслуживание и ремонт автомобильных дорог по критерию технической реализуемости позволит инициаторам проекта отсеять участки автомобильных дорог, не соответствующие по своим потребительским свойствам заявленным требованиям. Применение показателей потребительских свойств в качестве критериев отбора на этапе инициации проекта существенно снижает эксплуатационные риски в рамках реализации проекта ГЧП. Сформулированные предложения могут быть включены всеми заинтересованными сторонами в проектах обслуживания и ремонта автомобильных дорог с применением ГЧП в рамках системы процесса управления проектами.

Список литературы

1. Генеральная прокуратура Российской Федерации приняла меры по обеспечению законности в сфере дорожного строительства/Официальный интернет-сайт Генеральной прокуратуры РФ. URL: <http://www.genproc.gov.ru/news/news-77590/> (дата обращения: 03.03.2015).
2. Делмон Д. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре практическое руководство для органов государственной власти/Д. Делмон. — ИЦ «Апельсин», 2010г. — 261с.
3. Мроицкая М. ЗСД: слагаемые завершенного образа/М. Мроицкая — АРДИС — 2013 — №2 (54) — С. 42-43.
4. Пресс-кит ГК "Автодор"/Официальный интернет-сайт ГК «Автодор». URL: <http://www.russianhighways.ru/press/press-kit/> (дата обращения: 05.02.2015 г.).
5. Солодкий А. Проблемы и возможности перехода к долгосрочным комплексным контрактам в дорожной отрасли России /А. Солодкий, В. Захаренко, С. Цибро, В. Рыбаков// «Дороги. Инновации в строительстве» —2010 г.— №8—С.10.

6. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года/Официальный интернет-сайт Министерства транспорта РФ. URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=19188 (дата обращения: 03.02.2014 г.).

7. Харитонов А. Контракт жизненного цикла//А. Харитонов. — Госзаказ. Управление. Размещение. Обеспечение — 2014 — №70 — С. 71-75.

2014 №70

Рецензенты:

Смирнов Е.Б., д.э.н., профессор, заведующий кафедрой экономики предпринимательства и инноваций ФГБОУ ВПО «СПбГАСУ», г. Санкт-Петербург;

Солодкий А.И., д.э.н., доцент, заведующий кафедрой транспортных систем ФГБОУ ВПО «СПбГАСУ», г. Санкт-Петербург.